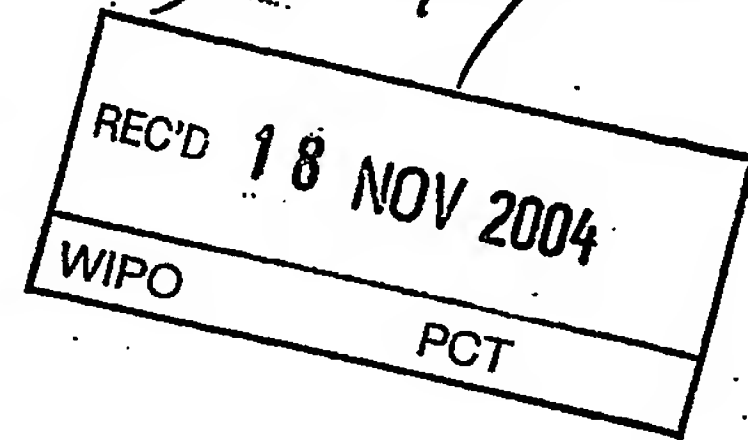


**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND****PRIORITY  
DOCUMENT**SUBMITTED OR TRANSMITTED IN  
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung  
einer Patentanmeldung**

**Aktenzeichen:** 103 45 274.5

**Anmeldetag:** 30. September 2003

**Anmelder/Inhaber:** Wilhelm Karmann GmbH, 49084 Osnabrück/DE

**Bezeichnung:** Kraftfahrzeug

**IPC:** B 60 J, B 62 D

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 19. Oktober 2004  
Deutsches Patent- und Markenamt  
Der Präsident  
Im Auftrag

Kahle



### Kraftfahrzeug

Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug mit einer Heckscheibe umfassenden Heckklappe, wobei die Heckscheibe separat in eine Freigabe-  
5 stellung verlagerbar ist, nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

10 Aus der DE 296 22 436 U1 ist ein Kraftfahrzeug bekannt, das eine Heckklappe mit einer Heckscheibe aufweist, die zur Verbesserung des Freiluftgefühls für die Insassen nach unten hin in einen darunter gelegenen Bereich der Klappe ein-  
15 fahrbar ist und damit den in ihrer geschlossenen Stellung eingenommenen Raum freigibt. Eine derartige Verlängerung der Heckscheibe ist nur dann möglich, wenn der untere Bereich der Klappe eine hinreichende knickfreie Höhe zur Aufnahme der  
20 Scheibe aufweist, was in der Regel nur für Steilheckfahrzeuge oder Schrägheckfahrzeuge mit einer sehr lang nach unten erstreckten Heckklappe möglich ist.

25 Der Erfindung liegt das Problem zugrunde, bei Fahrzeugen der genannten Art die Gestaltungsmöglichkeiten der Designer zu erweitern.

Die Erfindung löst dieses Problem durch ein  
30 Kraftfahrzeug mit den Merkmalen des Anspruchs 1 sowie durch eine bewegliche Heckklappe mit den Merkmalen des Anspruchs 11. Hinsichtlich weite-

rer vorteilhafter Ausgestaltungen der Erfindung wird auf die weiteren Ansprüche 2 bis 10 verwiesen.

5 Mit der Erfindung ist eine Unabhängigkeit der Gestaltung des unter der Heckscheibe gelegenen Bereichs der Heckklappe von dem Erfordernis, einen Raum zur Unterbringung der geöffneten Scheibe bereitstellen zu müssen, erreicht. Der untere  
10 Bereich kann daher beispielsweise als relativ schmaler Streifen oder mehrfach abgewinkelt ausgebildet sein und eine Höhenerstreckung aufweisen, die deutlich kleiner ist als die Höhenerstreckung der Heckscheibe.

15 Wenn dabei die Schließ- und die Freigabestellung der Heckscheibe und auch deren Verlagerung mit einem fahrzeugseitigen Halten der Heckscheibe bewirkbar ist, ist die Bedienung sehr vereinfacht; es besteht zudem dann keine Gefahr, daß  
20 ein Benutzer beim Hantieren mit einer vollständig gelösten Scheibe diese beschädigt.

Sofern die Heckscheibe bei in Offenstellung befindlicher Heckklappe ablegbar ist, kann eine -  
25 kostengünstige - manuelle Handhabung vereinfacht sein, etwa dadurch, daß von der bei geschlossener Klappe innen liegenden Seite an der geöffneten Heckklappe angegriffen wird. Dabei ist eine  
30 Ablagekinematik zur Überführung der Heckscheibe in ihre Freigabestellung möglich, die den darun-

ter liegenden Gepäckraum auch während der Ab-  
gebewegung nur gering tangiert.

5 Insbesondere ist es zum Erhalt des Gepäckraums  
vorteilhaft, wenn die Heckscheibe in Freigabe-  
stellung nahezu vertikal gehalten ist, etwa hin-  
ter den Lehnen einer Rückbank.

10 Bei einer im wesentlichen U-förmigen Ausbildung  
der Heckklappe außerhalb der Heckscheibe kann  
die Heckklappe bei in Freigabestellung befindli-  
cher Scheibe eine große, nach vorne durchgehende  
und nicht von einem Querträger unterbrochene  
15 Öffnung bilden. Das Freiluftgefühl ist dabei be-  
sonders ausgeprägt. Insbesondere ist es dann  
verbessert, wenn in geschlossener Stellung der  
Heckscheibe an ihre obere und in Fahrtrichtung  
vordere Kante zumindest ein weiteres zur Öffnung  
bewegliches Plattenteil anschließt.

20 Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung er-  
geben sich aus in der Zeichnung zumindest sche-  
matisch dargestellten und nachfolgend beschrie-  
benen Ausführungsbeispielen des Gegenstandes der  
25 Erfindung.

In der Zeichnung zeigt:

30 Fig. 1 ein erfindungsgemäßes Kraftfahrzeug in  
perspektivischer Ansicht von schräg hin-  
ten mit einer geschlossenen Heckscheibe  
und einer in Schließstellung befindli-

chen Heckklappe sowie mit zwei weiteren,  
an die obere und in Fahrtrichtung vorder-  
re Kante anschließenden beweglichen  
Plattenteilen,

5

Fig. 2 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 1 nach  
Öffnung des vordersten Plattenteils,

10

Fig. 3 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 2 bei in  
Offenstellung befindlicher Heckklappe,

Fig. 4 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 3 während  
der Öffnung der beiden vorderen Platten-  
teile,

15

Fig. 5 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 4 bei  
weiter fortschreitender Öffnung der vor-  
deren Plattenteile,

20

Fig. 6 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 5 mit im  
wesentlichen vertikal in der Karosserie  
abgelegten vorderen Plattenteilen,

25

Fig. 7 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 6 mit  
zusätzlich in Freigabestellung in der  
Karosserie abgelegter Heckscheibe,

Fig. 8 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 7 nach  
Schließen der Heckklappe,

30

- Fig. 9 eine schematisierte Seitenansicht des Fahrzeugs in der Dachstellung nach Fig. 1,
- 5 Fig. 10 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 9, jedoch nach Öffnung des vordersten Plattenteils entsprechend der Dachstellung nach Fig. 2,
- 10 Fig. 11 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 10, jedoch mit in Offenstellung befindlicher Heckklappe entsprechend der Dachstellung nach Fig. 3,
- 15 Fig. 12 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 11, jedoch während der Öffnung der beiden vorderen Plattenteile entsprechend der Dachstellung nach Fig. 4,
- 20 Fig. 13 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 12, jedoch während der weiter fortschreitenden Öffnung der vorderen Plattenteile entsprechend der Dachstellung nach Fig. 5,
- 25 Fig. 14 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 9, jedoch bei vollständig geöffneten vorderen Plattenteilen entsprechend der Dachstellung nach Fig. 6,
- 30 Fig. 15 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 14, jedoch bei Herausschwenken der Heckscheibe

aus ihrer Schließstellung in der Heck-  
klappe,

5 Fig. 16 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 15 bei  
weiter fortschreitender Öffnung der  
Heckscheibe,

10 Fig. 17 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 16 bei  
vollständig in Freigabestellung befind-  
licher Heckscheibe entsprechend der  
Stellung nach Fig. 7,

15 Fig. 18 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 17 nach  
Schließen der Heckklappe entsprechend  
der Stellung nach Fig. 8,

20 Fig. 19 eine alternative Ausbildung einer Kine-  
matik zur Überführung der Heckscheibe in  
die Freigabestellung, wobei die Kinema-  
tik geteilte seitliche Führungsschienen  
enthält, bei abgelegten vorderen Plat-  
tentteilen und geschlossener Heckklappe  
mit in Schließstellung befindlicher  
Heckscheibe,

25 Fig. 20 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 19 bei  
geöffneter Heckklappe,

30 Fig. 21 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 20 wäh-  
rend der Verlagerung der Heckscheibe aus-  
den sie umgebenden Teilen der Heckklappe  
in Freigabestellung,



Fig. 22 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 21 bei in  
Freigabestellung befindlicher Heckschei-  
be,

Fig. 23 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 22 nach  
Schließen der Heckklappe.

In den Zeichnungsfiguren ist generell ein mit  
einer Rückbank versehenes vier- oder fünfsitzi-  
ges Kraftfahrzeug 1 dargestellt. Dies ist nicht  
zwingend. Auch kann beispielsweise ein Zweisit-  
zer erfindungsgemäß ausgebildet sein.

Das Fahrzeug 1 umfaßt oberhalb seitlicher Schei-  
ben 2 in sich jeweils starre Dachholme 3, die in  
Ansicht von oben im wesentlichen längs zur Fahr-  
zeugerstreckung zwischen einem Windschutzschei-  
benrahmen 4 und dem Heckbereich 5 des Fahrzeugs  
liegen und in Seitenansicht bogenförmig verlau-  
fen. Diese sind hier Bestandteil der Fahrzeugka-  
rosserie 6.

Im hinteren Fahrzeugbereich 5 ist eine Heckklap-  
pe H1 vorgesehen. Diese ist hier im wesentlichen  
U-förmig ausgebildet mit einem unteren Quer-  
schenkel H2, der beispielsweise Teile der Rück-  
leuchten und/oder einen Kennzeichenträger umfas-  
sen kann, und mit Seitenschenkeln H3, die in ge-  
schlossener Stellung der Heckklappe H1 in Fahrt-  
richtung F entsprechend dem Verlauf der Dachhol-  
me 3 vorwärts und aufwärts weisen. Zwischen den



Teilen H2 und H3 ist in ihrer Schließstellung eine insbesondere starre Heckscheibe H4, die beispielsweise aus Kunststoff oder vorteilhaft Glas bestehen kann, aufgenommen. In dieser Stellung dienen die Seitenschenkel H3 somit als seitliche Rahmentile der Heckscheibe H4. Die dabei in Fahrtrichtung F obere und vordere Kante H5 der Heckscheibe H4 bildet dabei gleichzeitig auch die obere und vordere Kante der Heckklappe H1 aus und ist wegen deren U-Form von keinem Querträger untergriffen.

Die Heckklappe H1 ist insgesamt zwischen einer geschlossenen (Fig. 1) und einer offenen Stellung (Fig. 3) beweglich an der Karosserie 6 gehalten. Die Öffnungsbewegung ist keine reine Schwenkbewegung, sondern erfolgt derart, daß in ihrer Offenstellung die vordere Kante H5 der Heckklappe H1 gegenüber ihrer geschlossenen Stellung nach hinten verlagert ist. Hierfür ist (Fig. 9 ff.) die Heckklappe H1 an jeder Fahrzeugseite zum Beispiel über ein Mehrgelenk, hier ein Viergelenk H6, gehalten. Dessen Lenker H7 und H8 sind jeweils seitlich in der Fahrzeugkarosserie 6, etwa im hinteren Bereich der Dachholme 3, angelenkt.

Aus der in den Figuren 3 und 12 gezeigten Offenstellung der Heckklappe H1 heraus ist die Heckscheibe H4 in ihre separate Freigabestellung in die Fahrzeugkarosserie 6 absenkbar.

Hierfür ist in einer ersten Ausführung die Heckscheibe H4 über seitlich in der Karosserie 6 angeordnete Gestängeteile H9, H10 mit dieser verbunden. Das Gestängeteil H9 ist dabei ein ein- und ausfahrbarer Zylinder, der wegen seiner Längenvariabilität in der Lage ist, auch bei geschlossener Heckscheibe H4 die Öffnungsbewegung der dann diese umfassenden Heckklappe H1 mitzugehen (Übergang von Fig. 1 zu Fig. 3).

Der Zylinder H9 ist einenends an der Karosserie 6 angelenkt. Er greift mit seinem freien Ende an einem weiter oberhalb an der Karosserie 6 angelenkten Lenker H10 an, wobei dieser Angriffspunkt zur Anlenkung H11 des Lenkers H10 beabstandet liegt und sich somit ein Hebelarm ergibt.

Der Lenker H10 greift mit seinem freien Ende seitlich der Oberkante H5 der Heckscheibe H4 an. Um diese in Freigabestellung zu überführen, wird zunächst die Heckscheibe H4 an ihrem in geschlossener Stellung die untere Kante bildenden Ende H12 vom Mittelschenkel H2 der Heckklappe H1 entriegelt (Übergang von Fig. 14 zu Fig. 15), wobei die Scheibe H4 für eine manuelle Bedienung an ihren Seitenkanten H13 von einem Benutzer gehalten und nahezu parallel abwärts verlagert werden kann (Fig. 16). Dabei wird der Hebel H10 um das Gelenk H11 abwärts verschwenkt, und der Zylinder H9 fährt ein und schwenkt nach vorne. Damit wird die Heckscheibe H4 insgesamt zumin-

dest nahezu vertikal und leicht nach vorne verlagert platzsparend abgelegt, hier im Paket mit weiteren Dachteilen, die unten noch näher erläutert sind.

5

In dieser Freigabestellung (Fig. 17) ist die Heckscheibe H4 unterhalb einer seitlichen Fensterbrüstungslinie 7 der Karosserie 6 mit Abstand zur Heckklappe H1 gehalten. Der Raum zwischen den Seitenschenkeln H3 und dem unteren Querschenkel H2 der Heckklappe H1 ist vollständig geöffnet. Diese kann dann wieder geschlossen werden (Fig. 18).

10

15

In einer zweiten Ausführung (Fig. 19 - Fig. 23) ist die Heckscheibe H4 über seitliche Führungsschienenabschnitte H14, H15 in ihre Freigabestellung überführbar. Die Führungsschiene H14, H15 ist zweigeteilt, um ihre Fortführung über die Seitenholme 3 bei geöffneter Heckklappe H1 zu ermöglichen (Fig. 20), gleichzeitig jedoch bei geschlossener Heckklappe H1 von dieser übergriffen werden zu können (Fig. 19). Der erste Abschnitt H14 der Führungsschiene ist dem Viergelenk H6 zugeordnet und stellt sich mit einem ersten Lenker H7 bei Öffnung der Heckklappe H1 aufrecht, wodurch er automatisch in eine fluchtende Lage zu dem unteren, in der Karosserie 6 fest angeordneten Abschnitt H15 der Führungsschiene gelangt (Übergang von Fig. 19 zu Fig. 20).

20

25

30

Um die Heckscheibe H4 in ihre Freigabestellung zu überführen, wird sie auch hier zunächst an ihrem in geschlossener Stellung die untere Kante bildenden Ende H12 vom Mittelschenkel H2 der Heckklappe H1 entriegelt (Übergang von Fig. 20 zu Fig. 21), wobei die Scheibe H4 für eine manuelle Bedienung ebenfalls an ihren Seitenkanten H13 von einem Benutzer gehalten und über im Seitenbereich der Oberkante H5 liegende Achsstummel H16 in der Führungsschiene H14, H15 nahezu parallel abwärts verlagerbar ist (Fig. 21).

Auch in dieser Ausführung ist die Heckscheibe H4 insgesamt in Freigabestellung zumindest nahezu vertikal und leicht nach vorne verlagert platzsparend unterhalb einer seitlichen Fensterbrüstungslinie 7 der Karosserie 6 gehalten. Die Heckklappe H1 kann dann wieder geschlossen werden (Fig. 23).

In den gezeichneten Ausführungsbeispielen umfaßt das Kraftfahrzeug 1 in geschlossener Stellung der Heckscheibe H4 (Fig. 1) an ihre vordere Kante H5 unmittelbar anschließend und in Fahrtrichtung F vorgeordnet weitere bewegliche Platten-  
teile P1, P2. Ihre Anzahl ist je nach Dachlänge variabel; sie liegen im geschlossenen Zustand im wesentlichen horizontal, fluchtend hintereinander sowie fluchtend zu der Heckscheibe H4 und stützen sich unmittelbar oder mittelbar an den seitlichen Dachholmen 3 ab. Die - hier zwei - Dachteile P1 und P2 können aus unterschiedlichen

Materialien, etwa metallischen, Glas- oder Kunststoffwerkstoffen, gebildet sein. Insbesondere können sie im wesentlichen transparent ausgebildet sein. Dabei empfiehlt es sich, um Schattenstreifen im Innenraum weitgehend zu vermeiden, die Dachteile P1, P2 in Fahrzeuglängsrichtung nicht zu schmal ausfallen zu lassen. Eine jeweilige Mindesterstreckung von 40 cm in Fahrzeuglängsrichtung ist daher vorteilhaft.

Das vordere Dachteil P1 ist aus der geschlossenen Stellung heraus nach Art eines Schiebedachs über das dahinter liegende Dachteil P2 verlagerbar und liegt in seiner geöffneten Stellung im wesentlichen parallel auf diesem (Fig. 2 ff.). Die so gebildete Stellung der Dachteile P1, P2 stellt eine mögliche dauerhafte Fahrstellung dar. Aus ihr heraus kann jedoch auch eine weitere Dachöffnung mit Abwärtsverlagerung der als Paket P3 übereinanderliegenden Dachteile P1 und P2 erfolgen, um diese innerhalb der Karosserie 6 abzusenken.

Hierfür ist das so gebildete Dachteilkpaket P3 im hinteren Bereich des hinteren Dachteils P2 über zwei hintereinanderliegende Führungsrollen P4, P5 in einer seitlichen Führungsschiene P6 abgestützt.

Bei beginnender Ablage des Dachteilkpakets P3 in der Karosserie 6 (Übergang von Fig. 11 zu Fig. 12) läuft die vordere P4 der beiden Rollen auf

einem aufwärts gerichteten Führungsbahnabschnitt P7 nach hinten, wohingegen die hintere Führungsrolle P5 zunächst in einem nahezu horizontal liegenden Führungsbahnabschnitt P8 läuft. Der Abschnitt P8 mündet an der Stelle P9 in den leicht gekrümmt abwärts laufenden Abschnitt P10 der Führungsschiene P6 ein.

10 Durch die nach hinten aufwärts gerichtete Steigung des Abschnitts P7 wird mit der beginnenden Bewegung des Dachteilkpakets P3 sofort dessen vorderer Rand P11 angehoben, wodurch die Kopffreiheit auch für hinten sitzende Passagiere in keiner Phase der Bewegung unter das Maß bei geschlossenen Dachteilen P1, P2 sinkt.

20 Bei Eintritt der hinteren Führungsrolle P5 in den Abschnitt P10 läuft die vordere Führungsrolle P4 in einem dem Verlauf der seitlichen Dachholme 3 folgenden Abschnitt der Führungsbahn P6, wodurch sich bei der nahezu vertikalen Abwärtsbewegung der hinteren Führungsrolle P5 die Steilstellung des Dachpakets P3 noch verstärkt und dieses bei Eintritt auch der vorderen Führungsrolle P4 in den Abschnitt P10 nahezu senkrecht steht (Fig. 13). In dieser Stellung kann es bis zum inneren Fahrzeugboden P12 abwärts gleiten und raumsparend etwa hinter den Lehnen P13 der zweiten Sitzreihe nahezu vertikal stehen (Fig. 14).

25

30



Das Schließen der Dachteile P1, P2 läuft entsprechend umgekehrt ab, wobei auch dort in keiner Phase der Bewegung die Kopffreiheit unter das Maß bei geschlossenen Dachteilen sinkt. Die  
5 Fahrzeugsilhouette kann somit sehr flach und sportlich gehalten werden.

10 Wenn das vordere Dachteil P1 direkt an den Windschutzscheibenrahmen 4 anschließt, läßt sich eine sehr große Dachöffnung herstellen. Auch können die seitlichen Karosseriebereiche 3 oberhalb der Seitenscheiben sehr schmal ausgebildet werden, so daß die Breite der Plattenteile P1 und P2 sich bis fast zur Oberkante der Seitenschei-  
15 ben erstrecken kann.

Um die Ablage der Dachteile P1 und P2 zu erleichtern, kann die Heckklappe H1, wie oben bereits beschrieben, derart öffnen, daß in ihrer  
20 Offenstellung die vordere Kante H5 gegenüber der geschlossenen Stellung nach hinten verlagert ist. Dadurch ergibt sich in Fahrtrichtung F vor der geöffneten Heckklappe H1 ein Durchtrittsraum D1, der vollständig hinter der in geschlossenem  
25 Zustand rückwärtigen Kante des hinteren Dachteils P2 liegt. Damit kann der den Fahrzeuginnenraum durchgreifende Ablageweg des Dachteilkaps P3 weit nach hinten im Fahrzeug 1 verlagert werden. Eventuelle Insassen auf einer hinteren  
30 Sitzbank werden davon nicht gestört.



5 Dabei können, was optisch sehr vorteilhaft ist,  
im geschlossenen Zustand der Heckklappe H1 die  
die Heckscheibe H4 seitlich einfassenden Rahmen-  
teile H3 fluchtend zu den in Fahrtrichtung nach  
10 vorne anschließenden Dachholmen 3 liegen. Insbe-  
sondere ist dann in der der Heckscheibe H4 bzw.  
den beweglichen Dachteilen P1, P2 zugewandten  
Innenkante D2 der genannten Teile H3, 3 keine  
Abstufung erforderlich, sondern diese Kante D2  
läuft über den gesamten Innenraum gradlinig.

15 Bei Öffnung der Heckklappe H1 wird dennoch ein  
Durchtrittsraum D1 freigegeben, der breiter als  
die lichte Weite D3 zwischen den Innenkanten D2  
ist. Damit können die Dachteile P1 und P2 sehr  
breit gestaltet werden. Etwa kann auch noch eine  
seitlich das Dachteil P2 überragende Führungs-  
20 schiene P14, in der das vordere Dachteil in sei-  
ner Offenstellung geführt ist, mit dem Dachpaket  
P3 durch den verbreiterten Durchtrittsraum D1 in  
den Innenraum der Karosserie 6 eintreten.

25 Zur Öffnung der beiden Teile P1 und P2 sowie der  
Heckscheibe H4 wird zunächst die Heckklappe H1  
geöffnet, um den Durchtrittsraum D1 freizugeben.  
Anschließend können die Dachteile P1, P2 in der  
oben geschilderten Weise geöffnet werden.

30 Aus der geöffneten Stellung der Heckklappe H1  
heraus kann vorher oder danach auch die Heck-  
scheibe H4 aus den sie umgebenden Teilen H2, H3  
in einer der beschriebenen Arten geöffnet und in

Wilhelm Karmann GmbH  
Karmannstraße 1  
D-49084 Osnabrück

Kk/P-00801 DE  
29.09.03

16

5 platzsparender Parallellage zu den Dachteilen P1 und P2 im Innenraum abgelegt werden. Es ist ebenso möglich, daß entweder nur die Heckscheibe H4, nur das vordere Plattenteil P1, die Heckscheibe H4 und das Plattenteil P1 oder nur die vorderen Dachteile P1 und P2 geöffnet werden, je nach Wunsch.

10 Die Erfindung ist sowohl bei Fahrzeugen mit manuell zu bewegenden Dachteilen P1, P2, H4 als auch bei voll- oder teilautomatischer Beweglichkeit der Teile anwendbar.

Ansprüche:

- 5 1. Kraftfahrzeug (1) mit einer in zumindest ei-  
ner Stellung eine Heckscheibe (H4) umfassen-  
den beweglichen Heckklappe (H1), wobei die  
Heckscheibe (H4) aus ihrer geschlossenen  
Stellung gegenüber sie umgebenden Bereichen  
(H2;H3) der Heckklappe (H1) separat in eine  
10 Freigabestellung verlagerbar ist,  
**dadurch gekennzeichnet,**  
daß die Heckscheibe (H4) in Freigabestellung  
in einem zu der Heckklappe (H1) beabstande-  
ten Bereich in der Fahrzeugkarosserie (6)  
15 ablegbar ist.
- 20 2. Kraftfahrzeug (1) nach Anspruch 1  
**dadurch gekennzeichnet,**  
daß die Heckscheibe (H4) in jeder Stellung  
und Bewegungsphase am Fahrzeug (1) gehalten  
ist.
- 25 3. Kraftfahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1  
oder 2,  
**dadurch gekennzeichnet,**  
daß die Heckscheibe (H4) bei in Offenstel-  
lung befindlicher Heckklappe (H1) ablegbar  
30 ist.

4. Kraftfahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 3,

**dadurch gekennzeichnet,**

daß die Heckscheibe (H4) in Offenstellung zumindest im wesentlichen unterhalb einer seitlichen Fensterbrüstungslinie (7) der Fahrzeugkarosserie (6) ablegbar ist.

5. Kraftfahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 4,

**dadurch gekennzeichnet,**

daß die Heckscheibe (H4) in Freigabestellung zumindest annähernd vertikal gehalten ist.

6. Kraftfahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 5,

**dadurch gekennzeichnet,**

daß die Heckscheibe (H4) über seitlich in der Fahrzeugkarosserie (6) angeordnete Gestängeteile (H9;H10) halterbar und beweglich ist.

7. Kraftfahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 6,

**dadurch gekennzeichnet,**

daß die Heckscheibe (H4) zur Einstellung ihrer Freigabestellung zumindest bereichsweise über seitliche Führungsschienen (H14;H15) in die Fahrzeugkarosserie (6) einfahrbar ist.

8. Kraftfahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 7,

**dadurch gekennzeichnet,**

daß die Heckklappe (H1) außerhalb der Heckscheibe (H4) im wesentlichen U-förmig ausgebildet ist und die Heckscheibe (H4) in ihrer geschlossenen Stellung zumindest bereichsweise seitlich (H13) und an ihrer Unterkante (H12) umgibt (H2;H3).

9. Kraftfahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 8,

**dadurch gekennzeichnet,**

daß sich in geschlossener Stellung der Heckscheibe (H4) an ihre obere und in Fahrtrichtung vordere Kante (H5) anschließend zumindest ein weiteres bewegliches Plattenteil (P1;P2) erstreckt, das ebenfalls in der Fahrzeugkarosserie (6) ablegbar ist.

10. Kraftfahrzeug (1) nach Anspruch 9,

**dadurch gekennzeichnet,**

daß die Heckscheibe (H4) und das oder die weitere(n) Plattenteil(e) (P1;P2) in Offenstellung parallel zueinander liegen.

Wilhelm Karmann GmbH  
Karmannstraße 1  
D-49084 Osnabrück

Kk/P-00801 DE  
29.09.03

20

11. Bewegliche Heckklappe (H1) für ein Kraft-  
fahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 bis  
10.

Zusammenfassung:

5 Ein Kraftfahrzeug (1) mit einer in zumindest ei-  
ner Stellung eine Heckscheibe (H4) umfassenden  
beweglichen Heckklappe (H1), wobei die Heck-  
scheibe (H4) aus ihrer geschlossenen Stellung  
gegenüber sie umgebenden Bereichen (H2;H3) der  
Heckklappe (H1) separat in eine Freigabestellung  
10 verlagerbar ist, wird so ausgebildet, daß die  
Heckscheibe (H4) in Freigabestellung in einem zu  
der Heckklappe (H1) beabstandeten Bereich in der  
Fahrzeugkarosserie (6) ablegbar ist (Fig. 8).



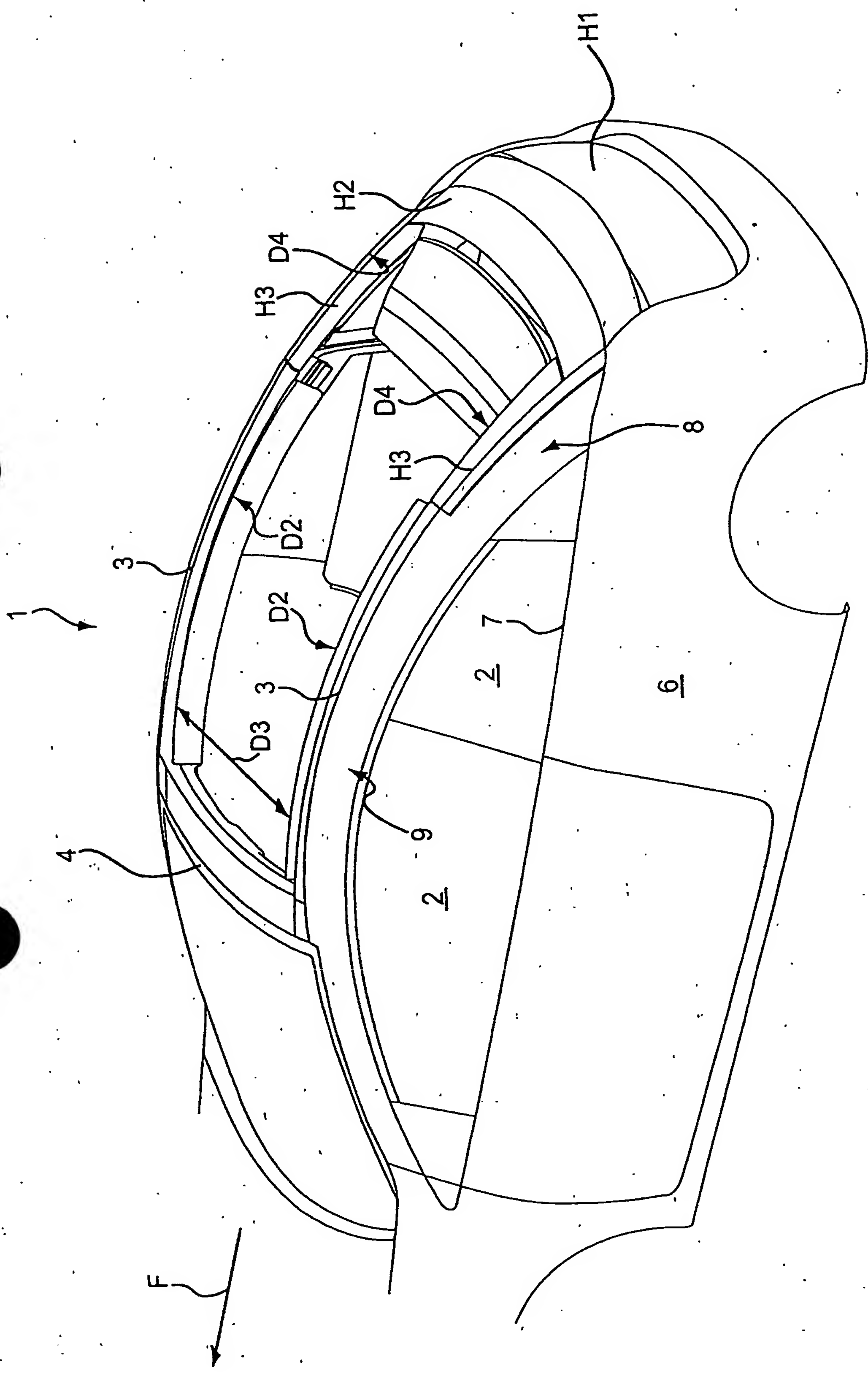


Fig. 8

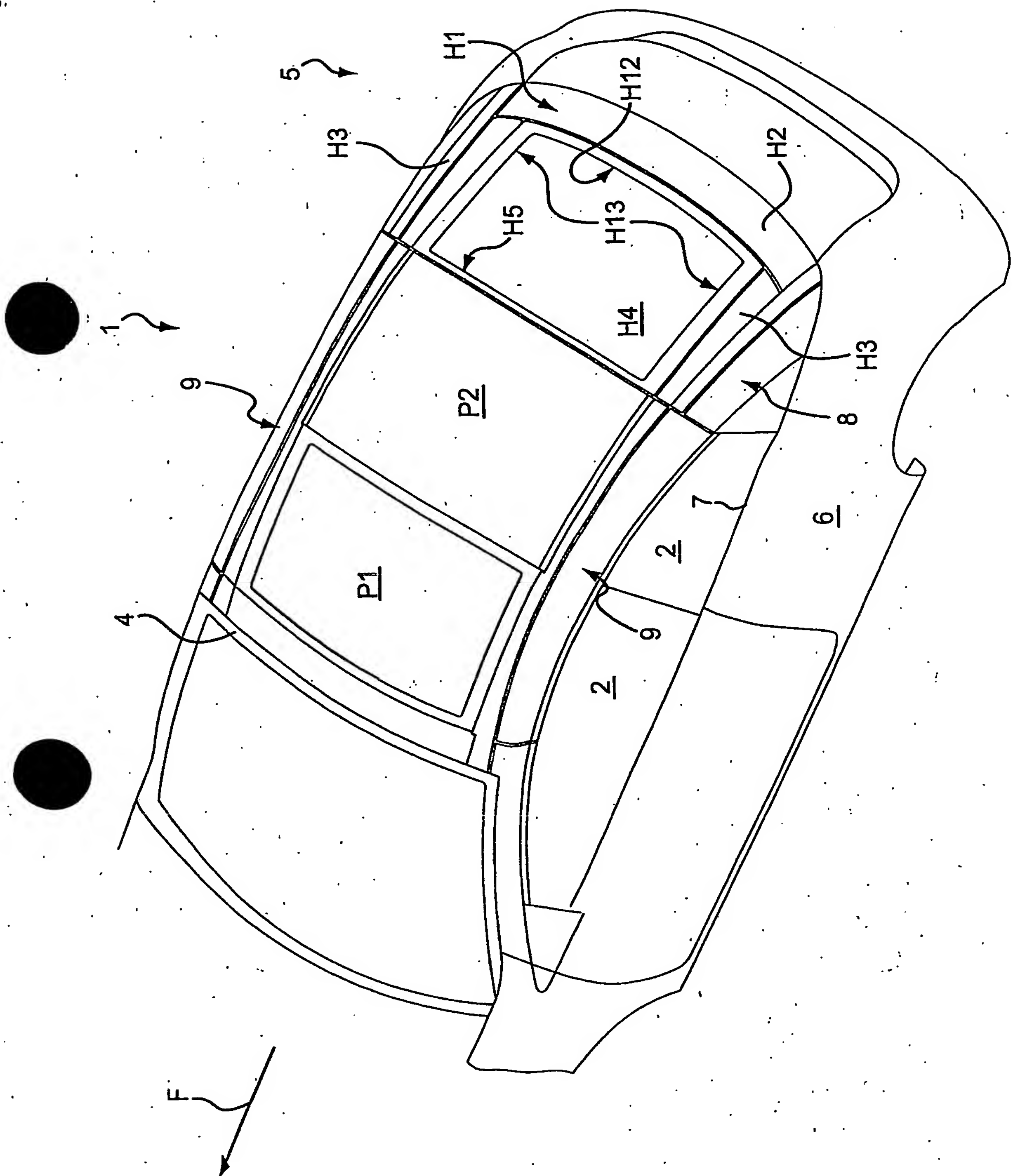


Fig. 1

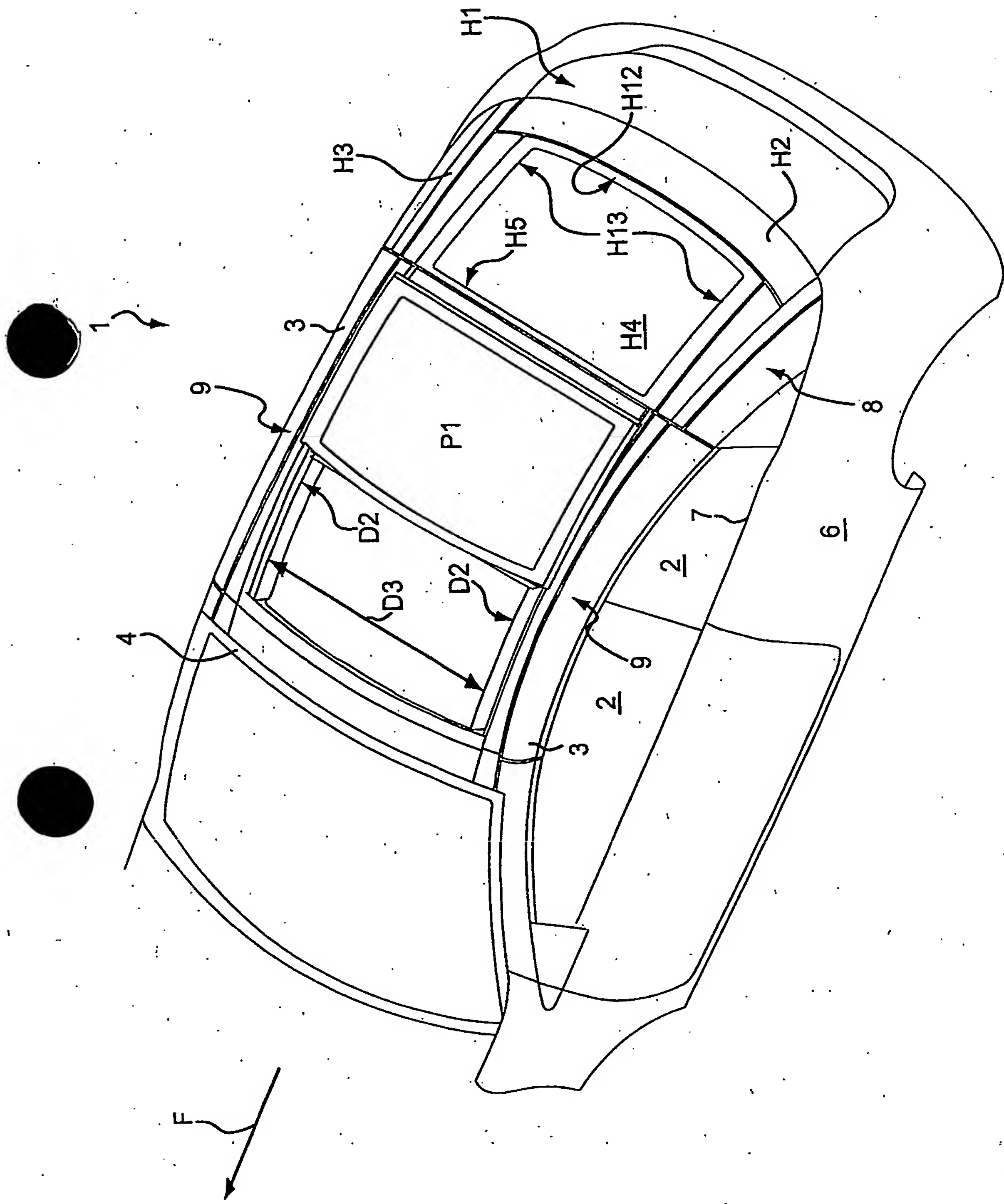


Fig. 2

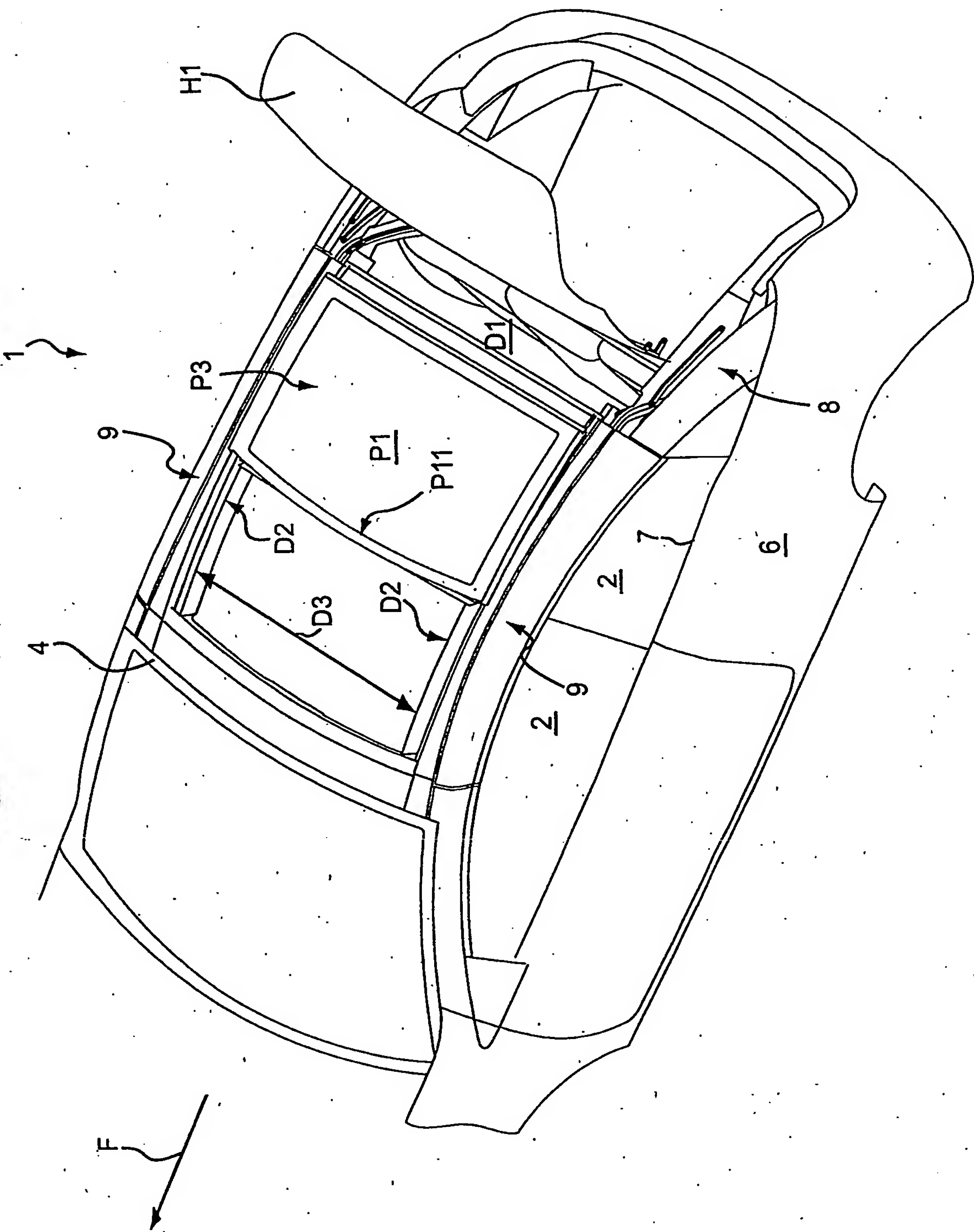


Fig. 3

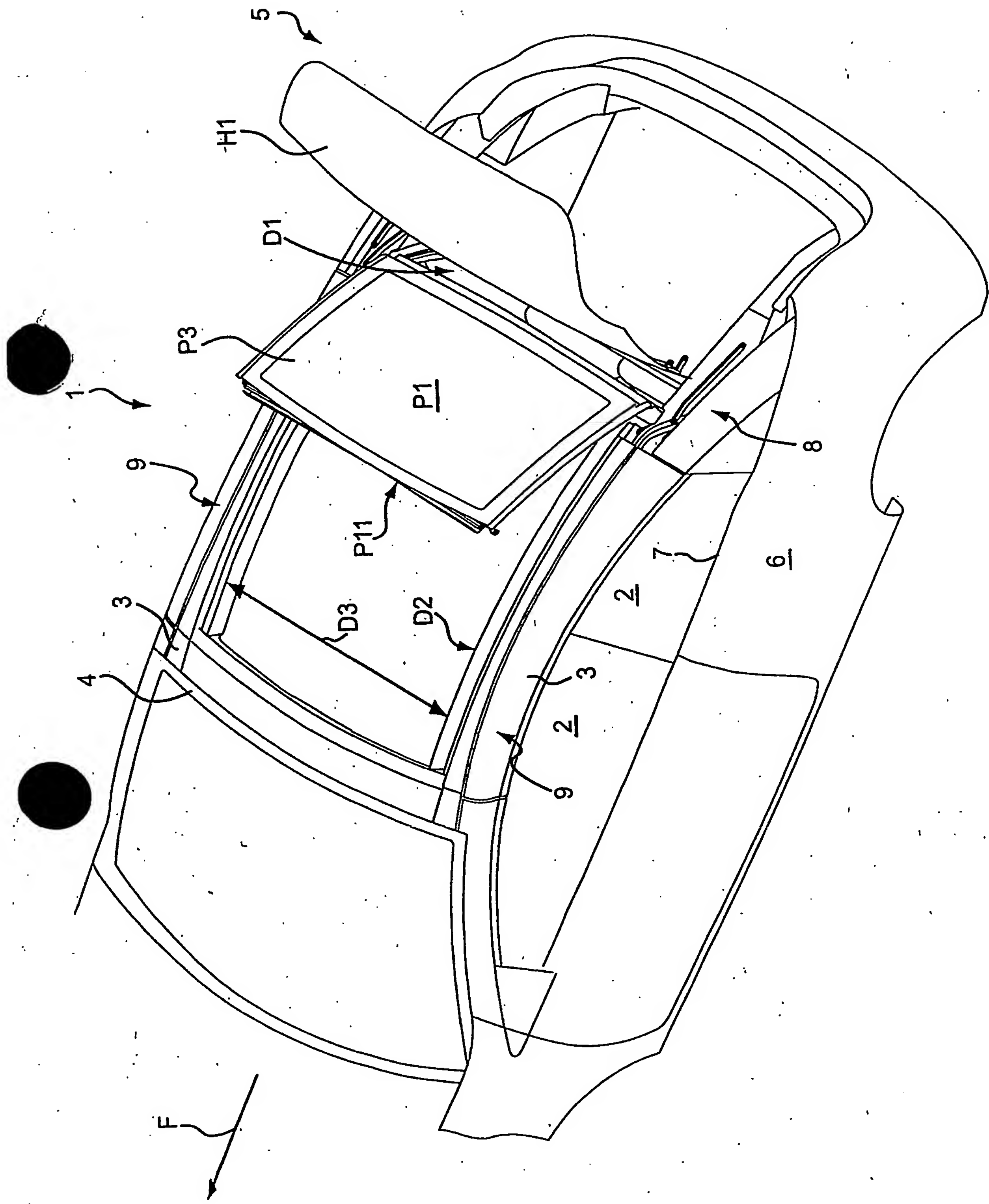


Fig. 4

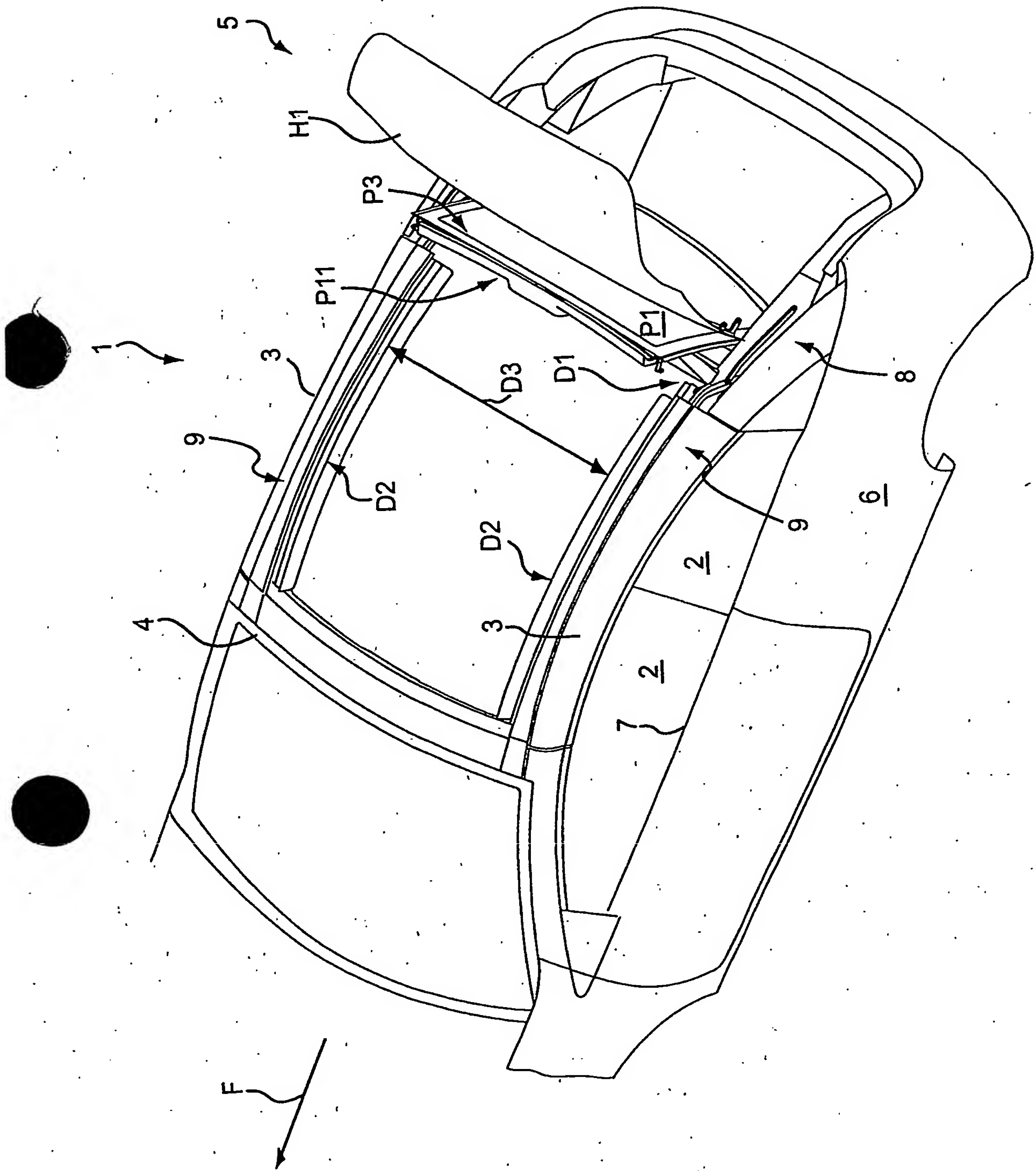


Fig. 5

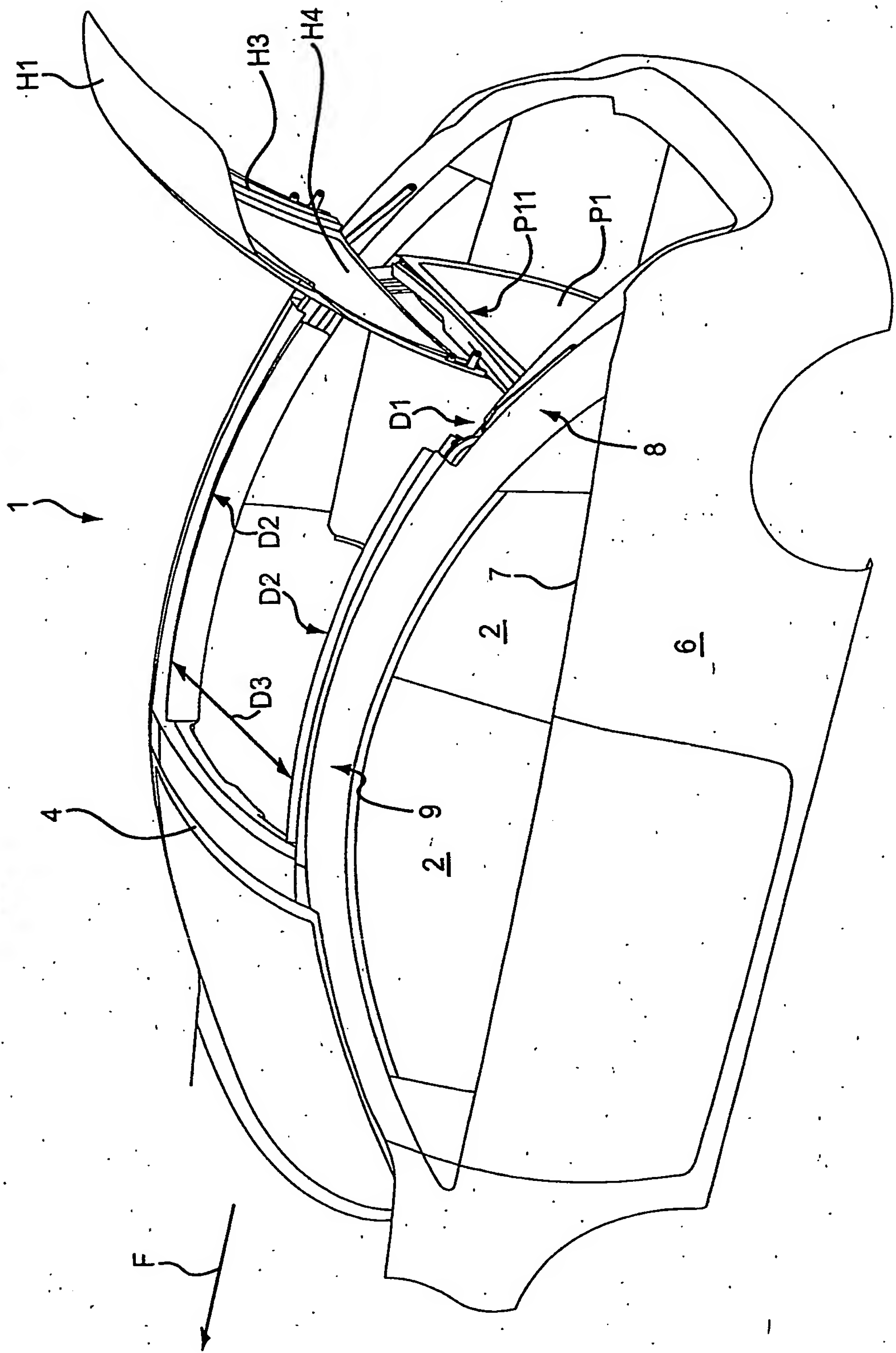


Fig. 6



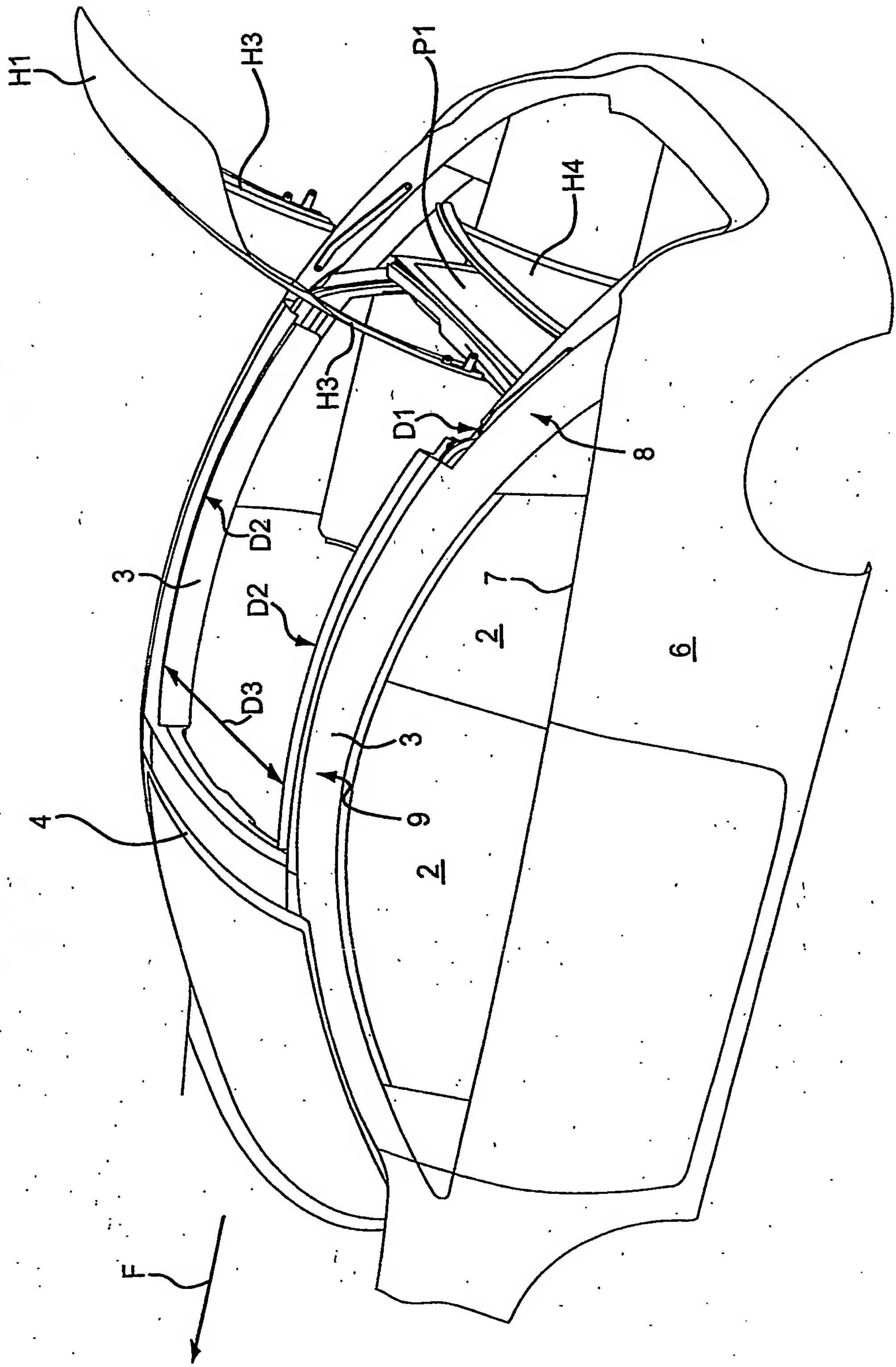


Fig. 7

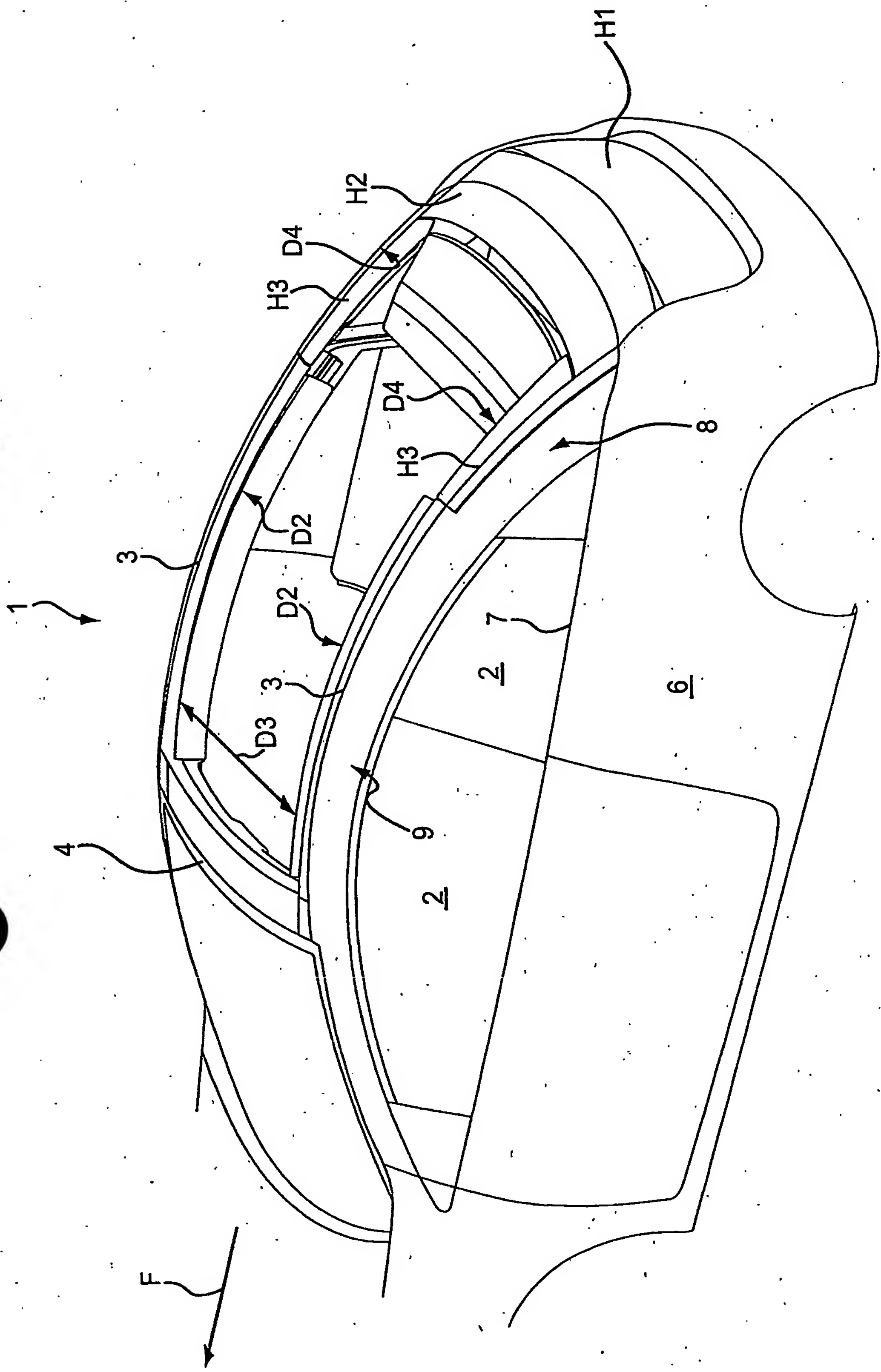


Fig. 8

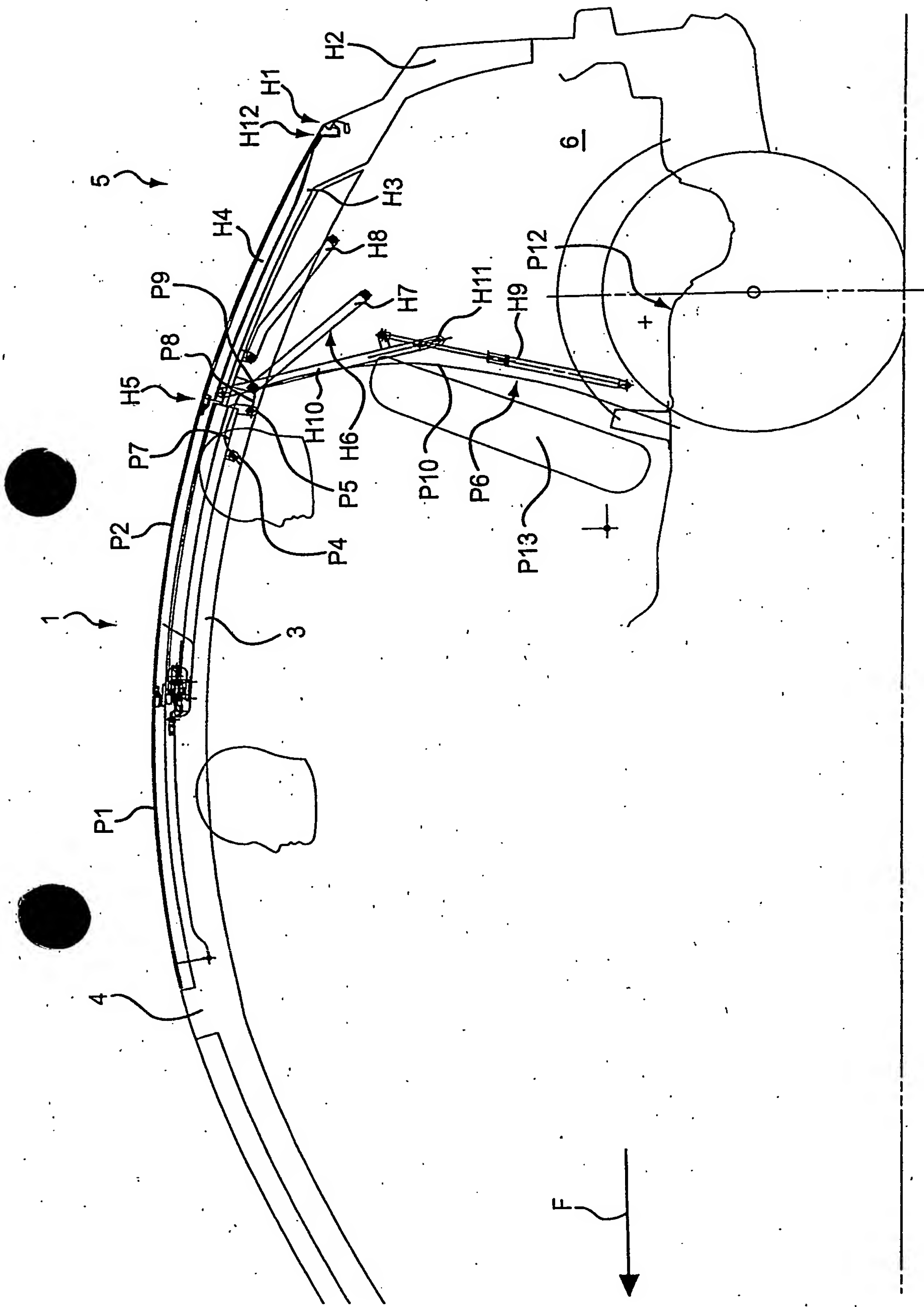


Fig. 9

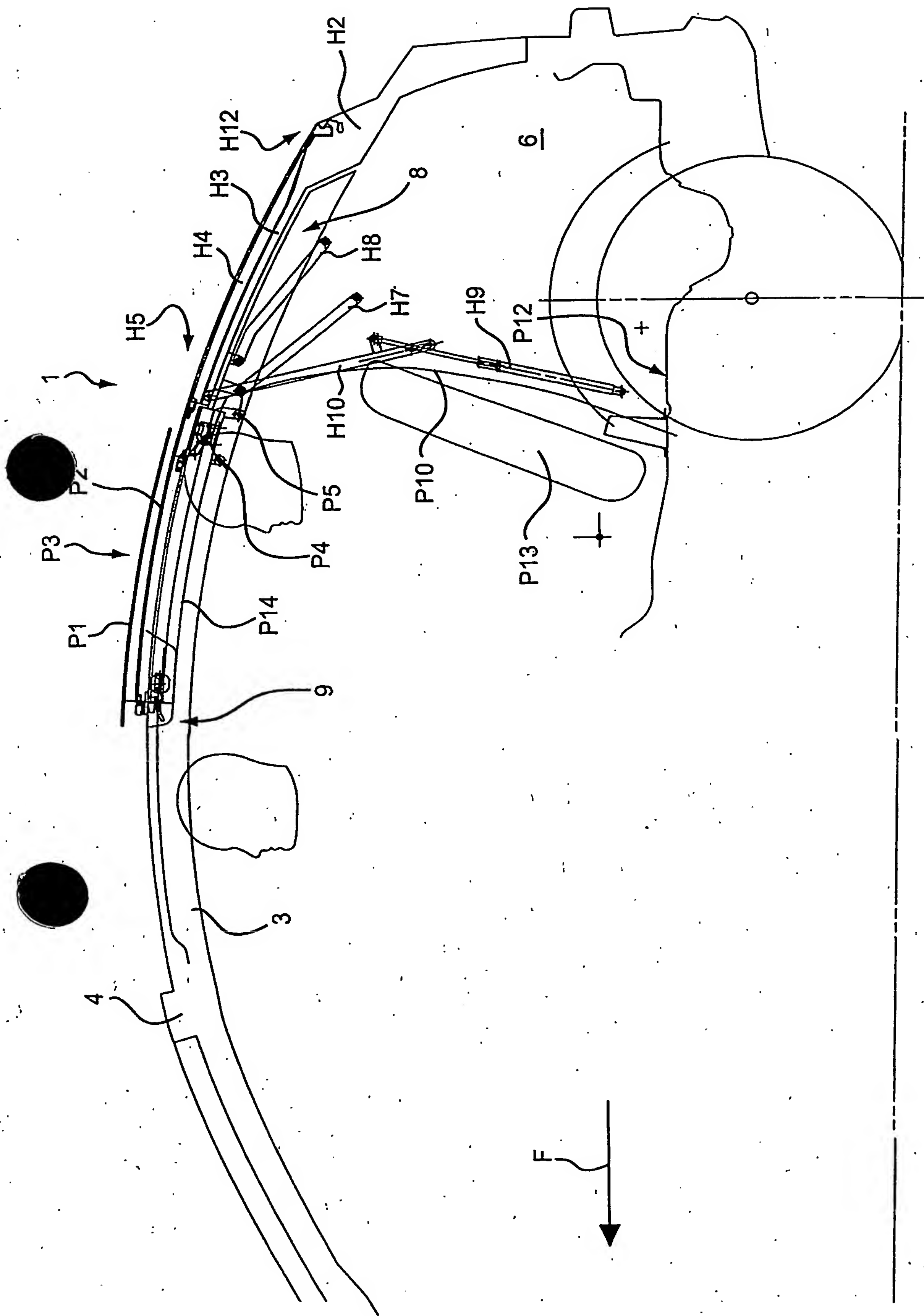


Fig. 10

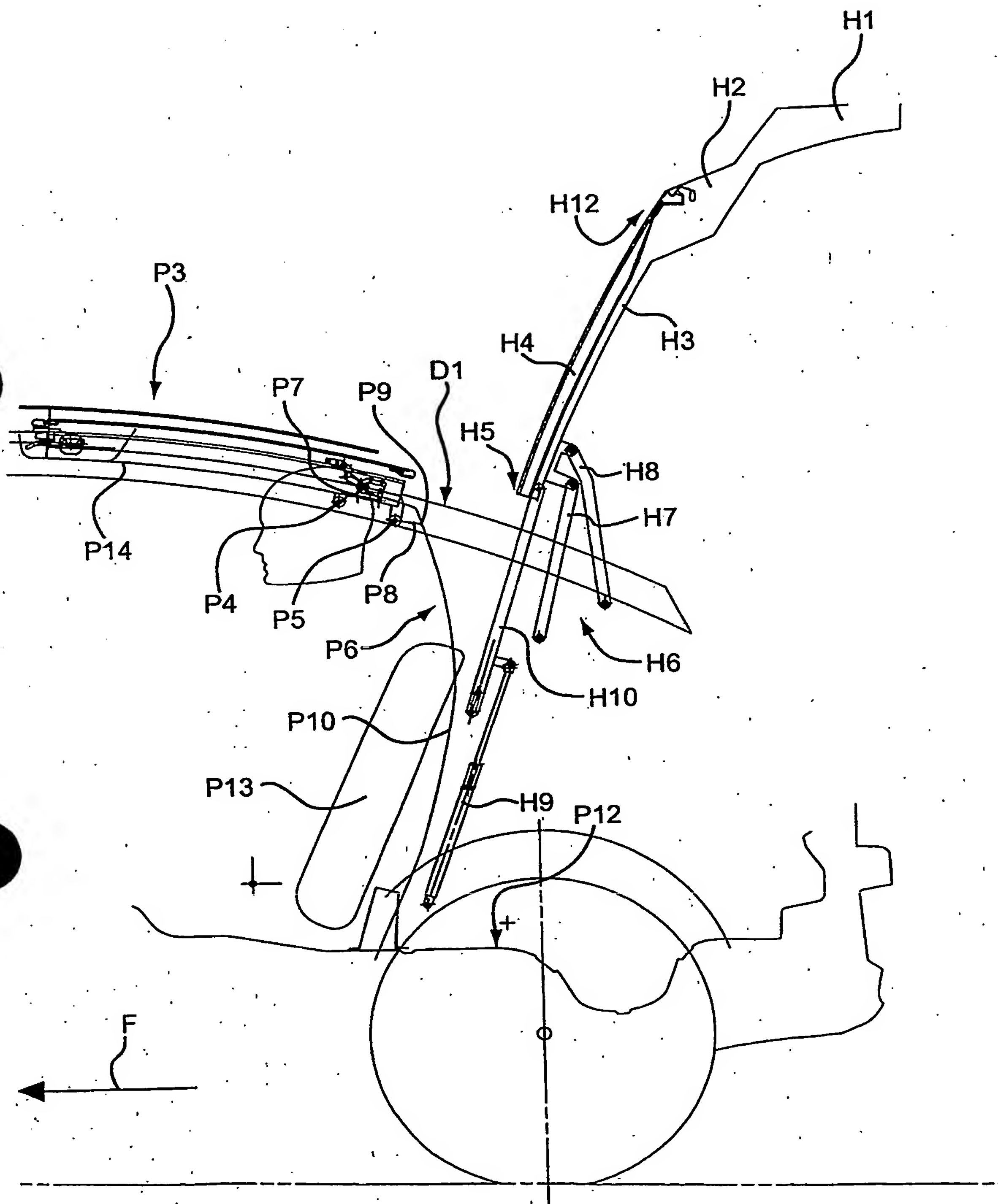


Fig. 11

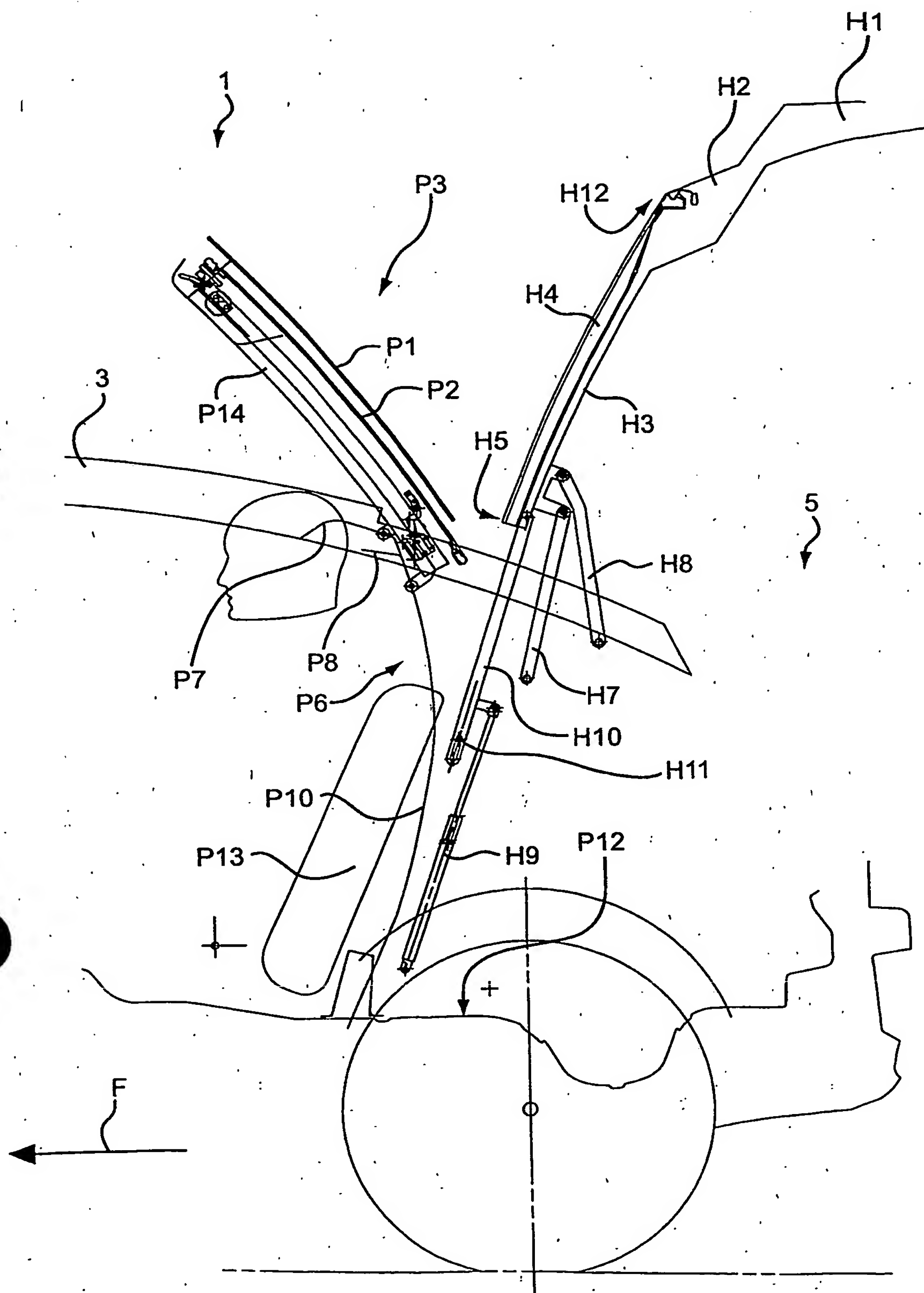


Fig. 12

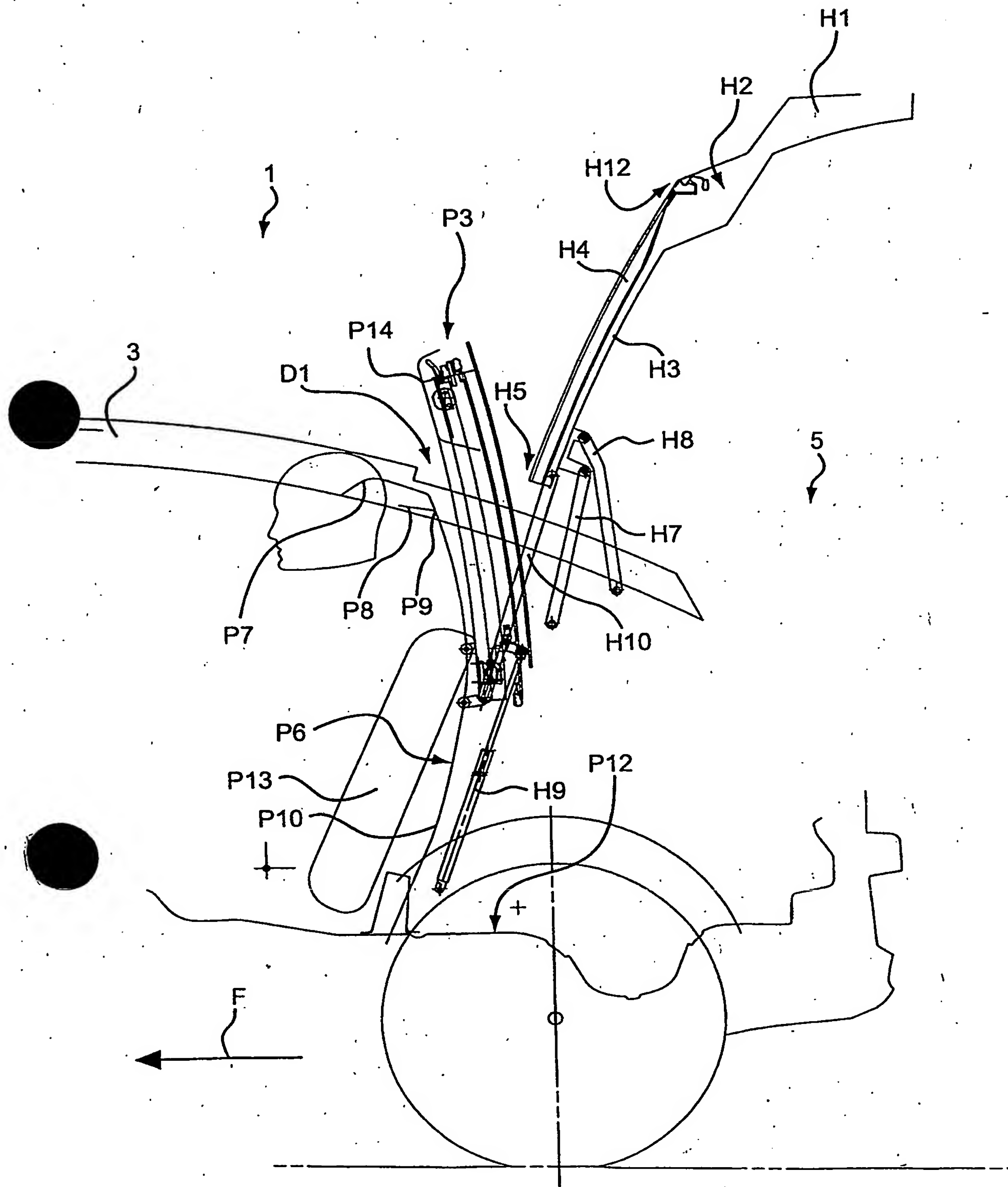


Fig. 13



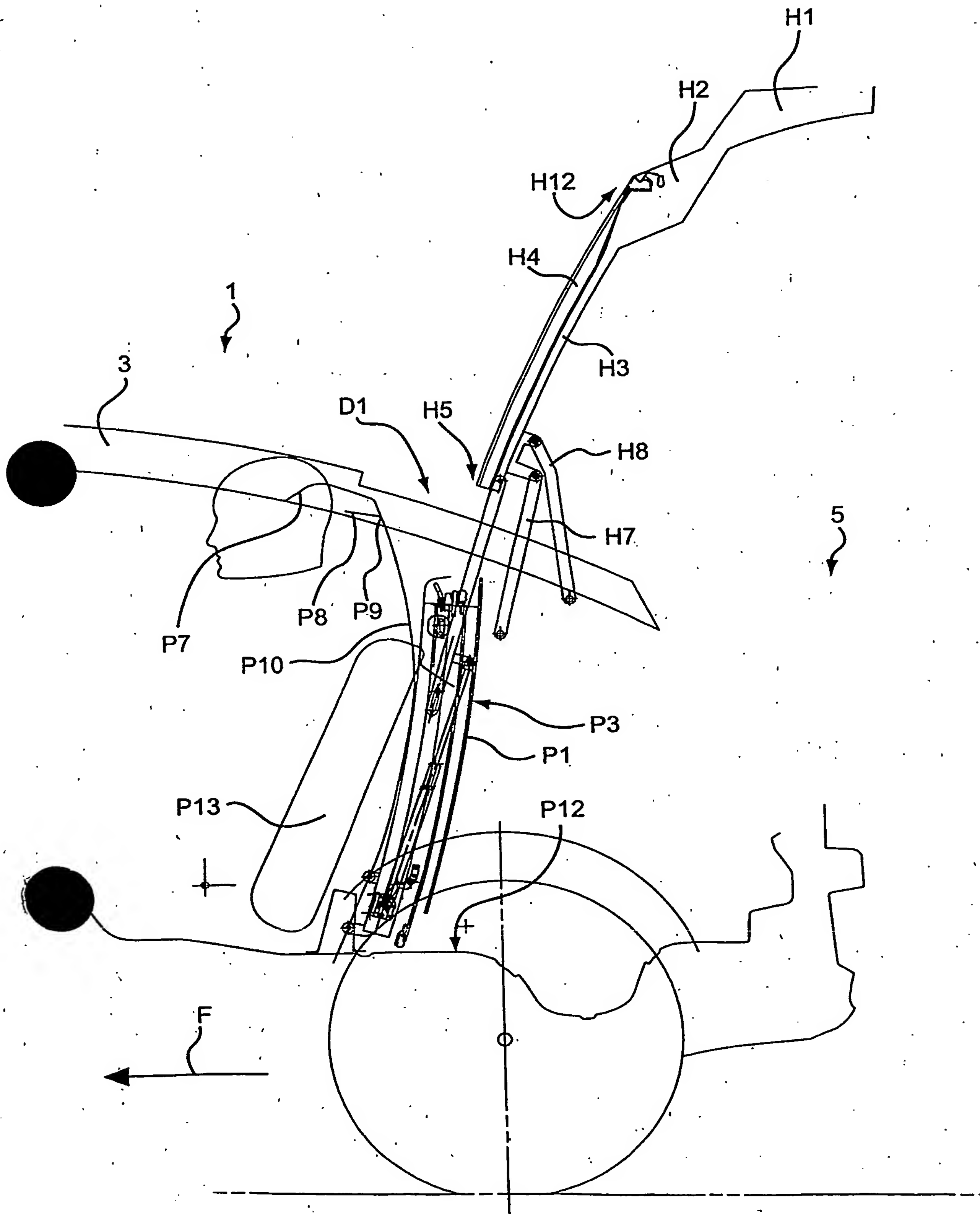


Fig. 14

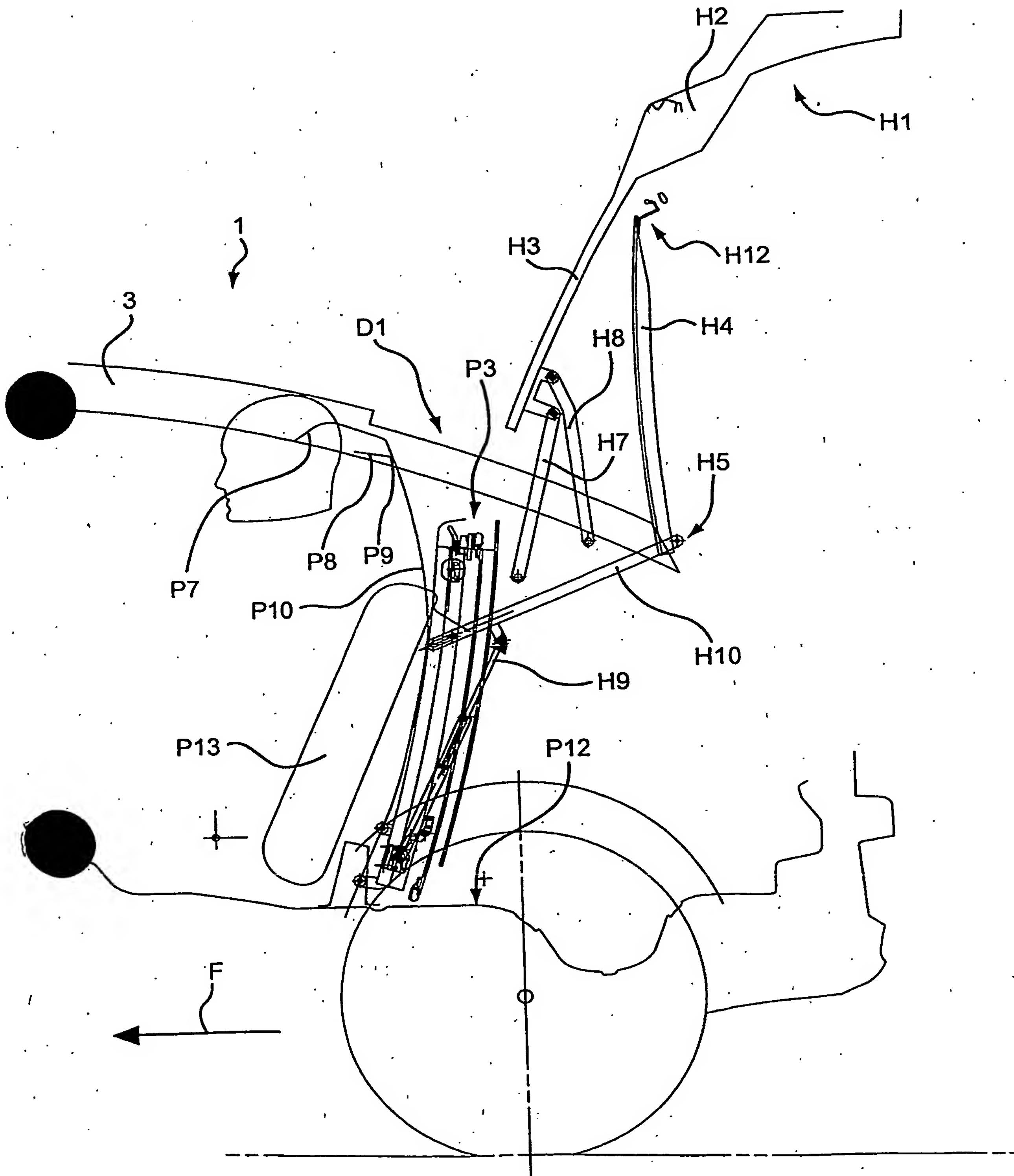


Fig. 15

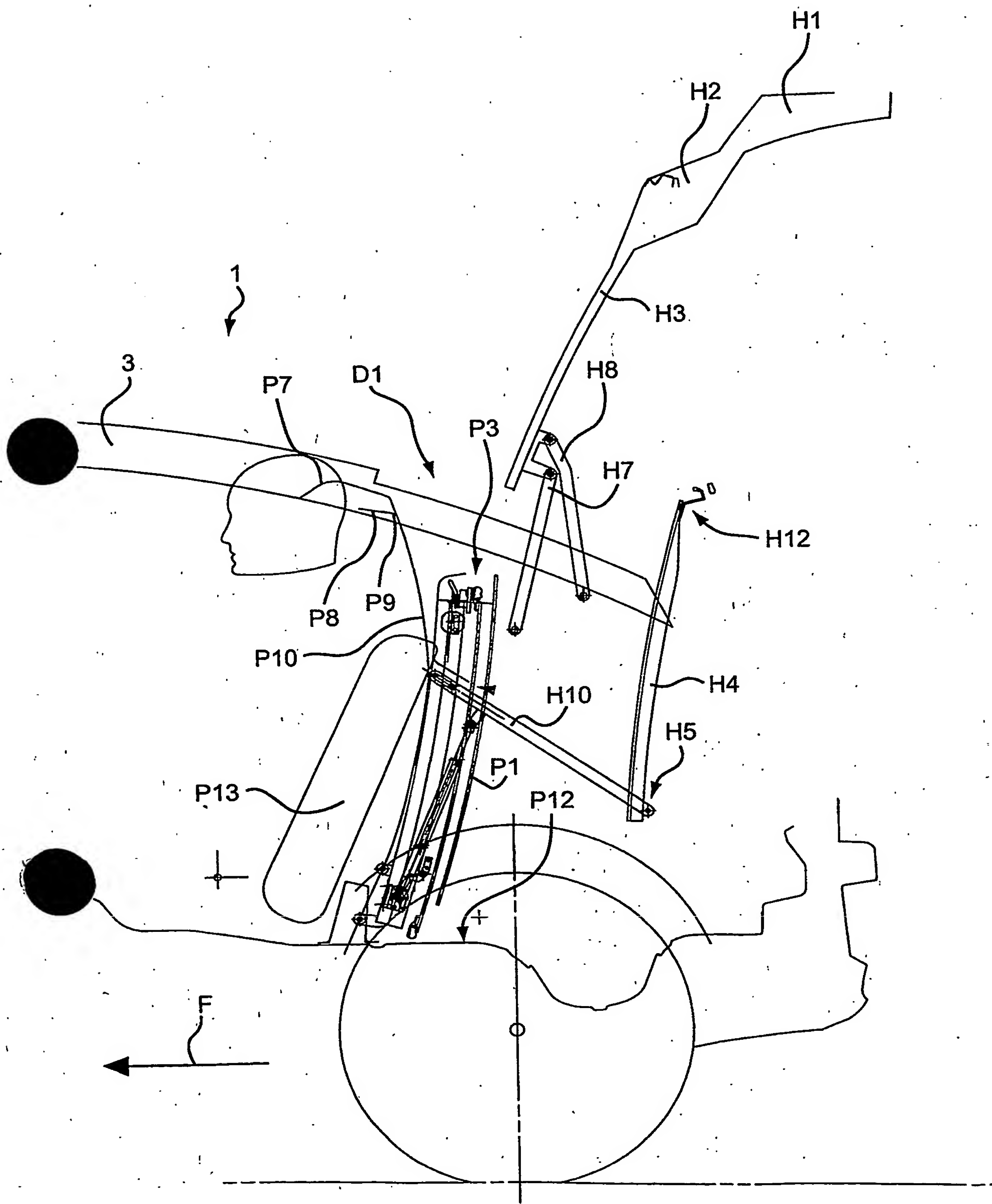


Fig. 16

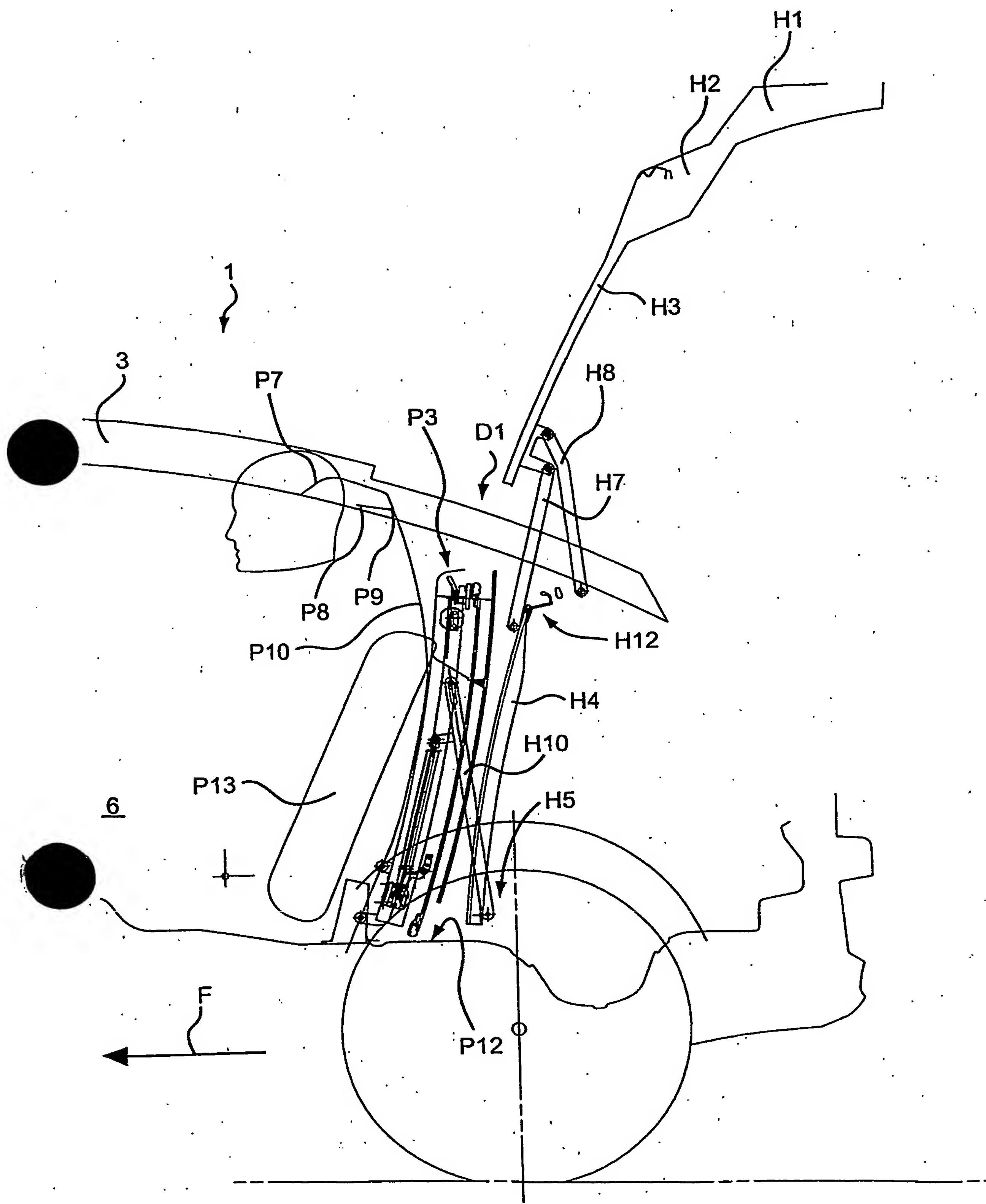


Fig. 17

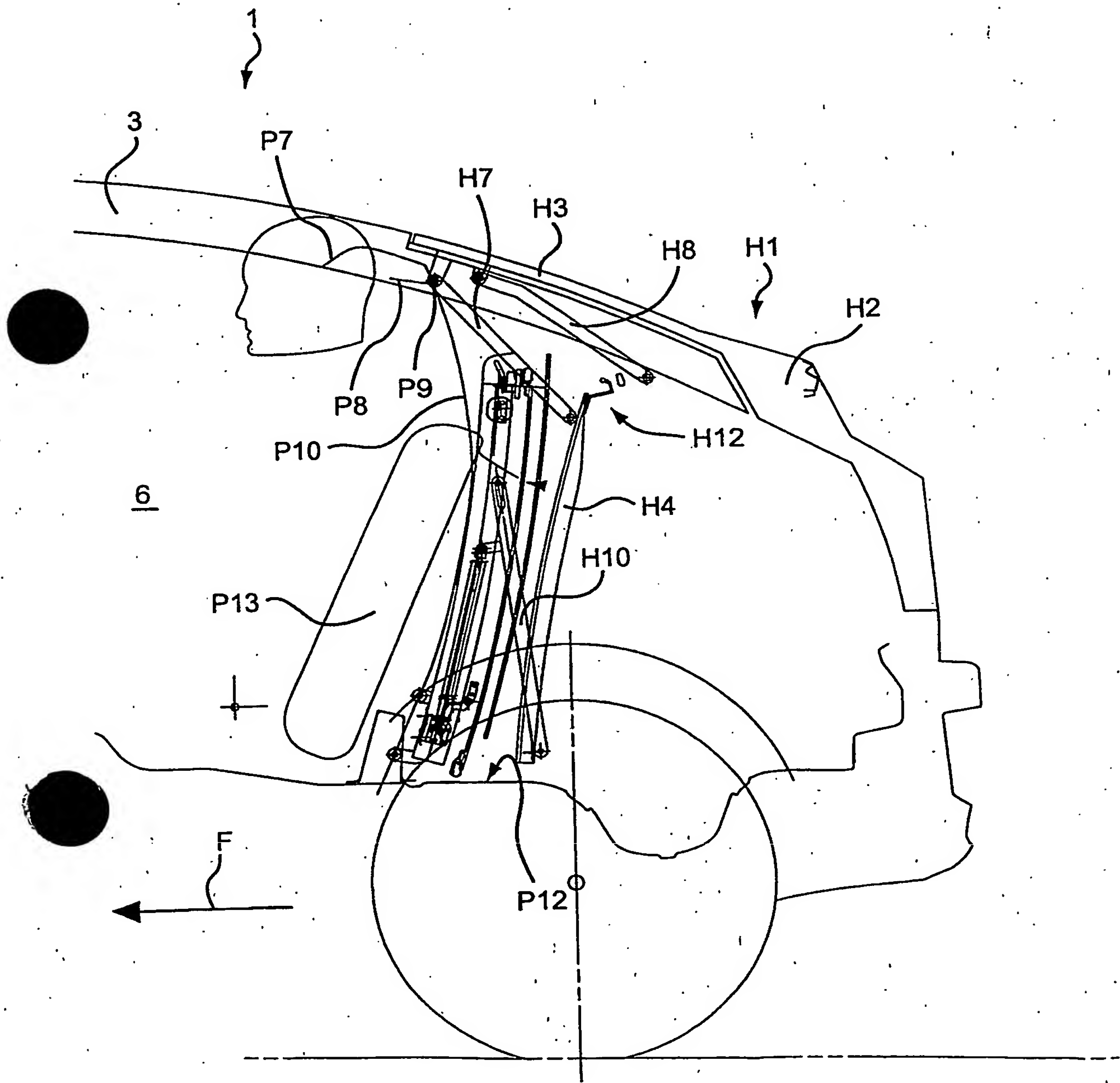


Fig. 18

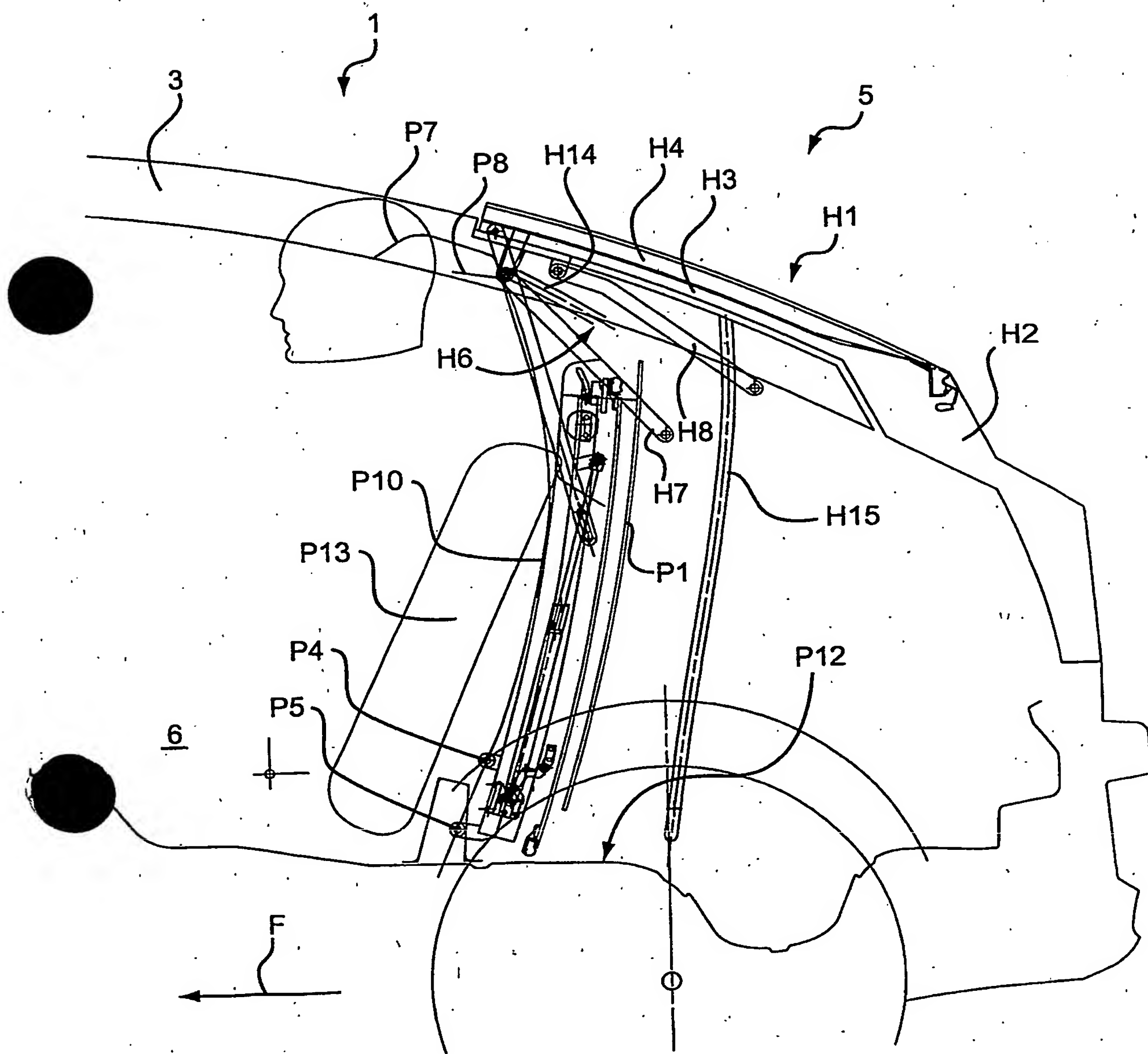


Fig. 19

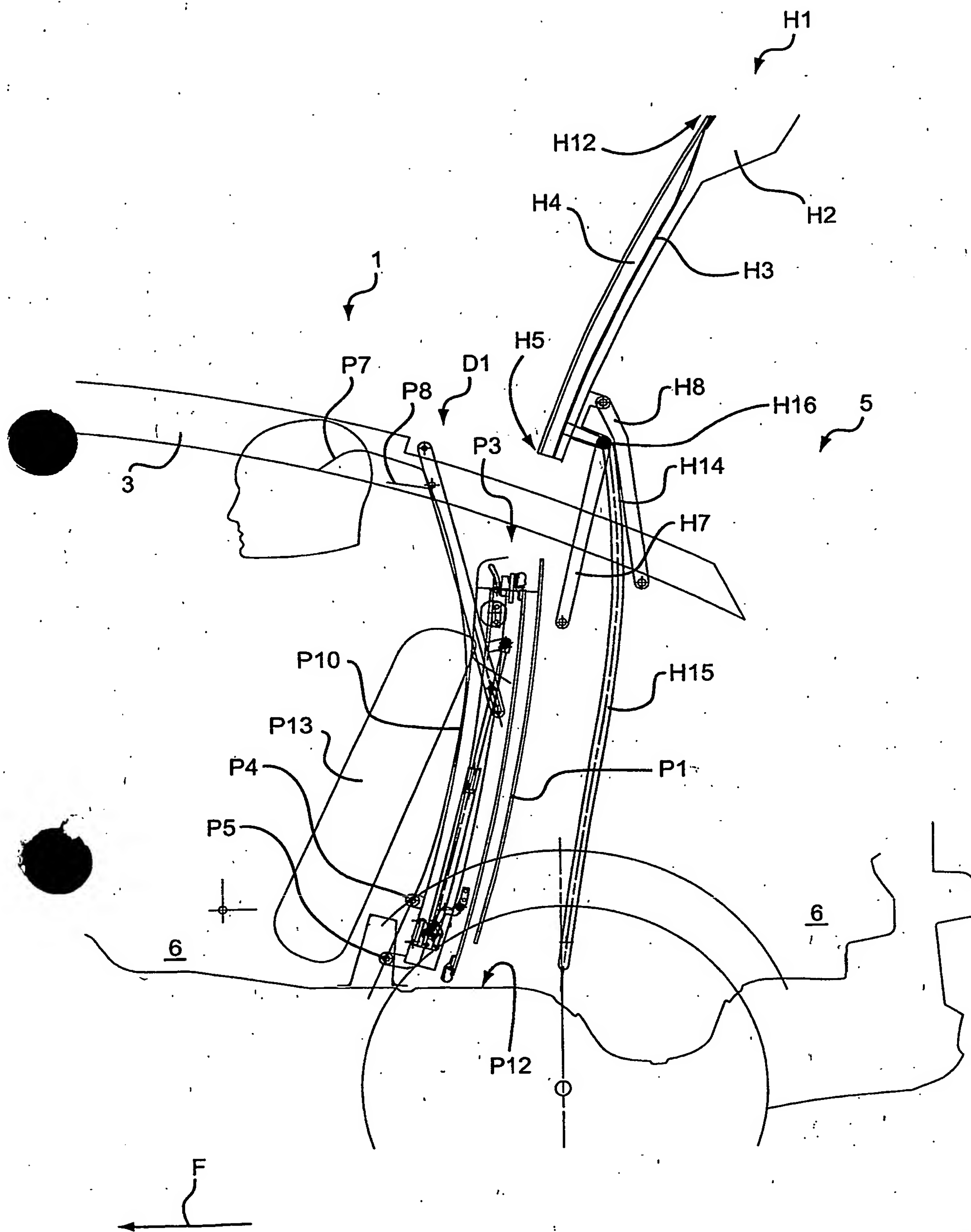


Fig. 20



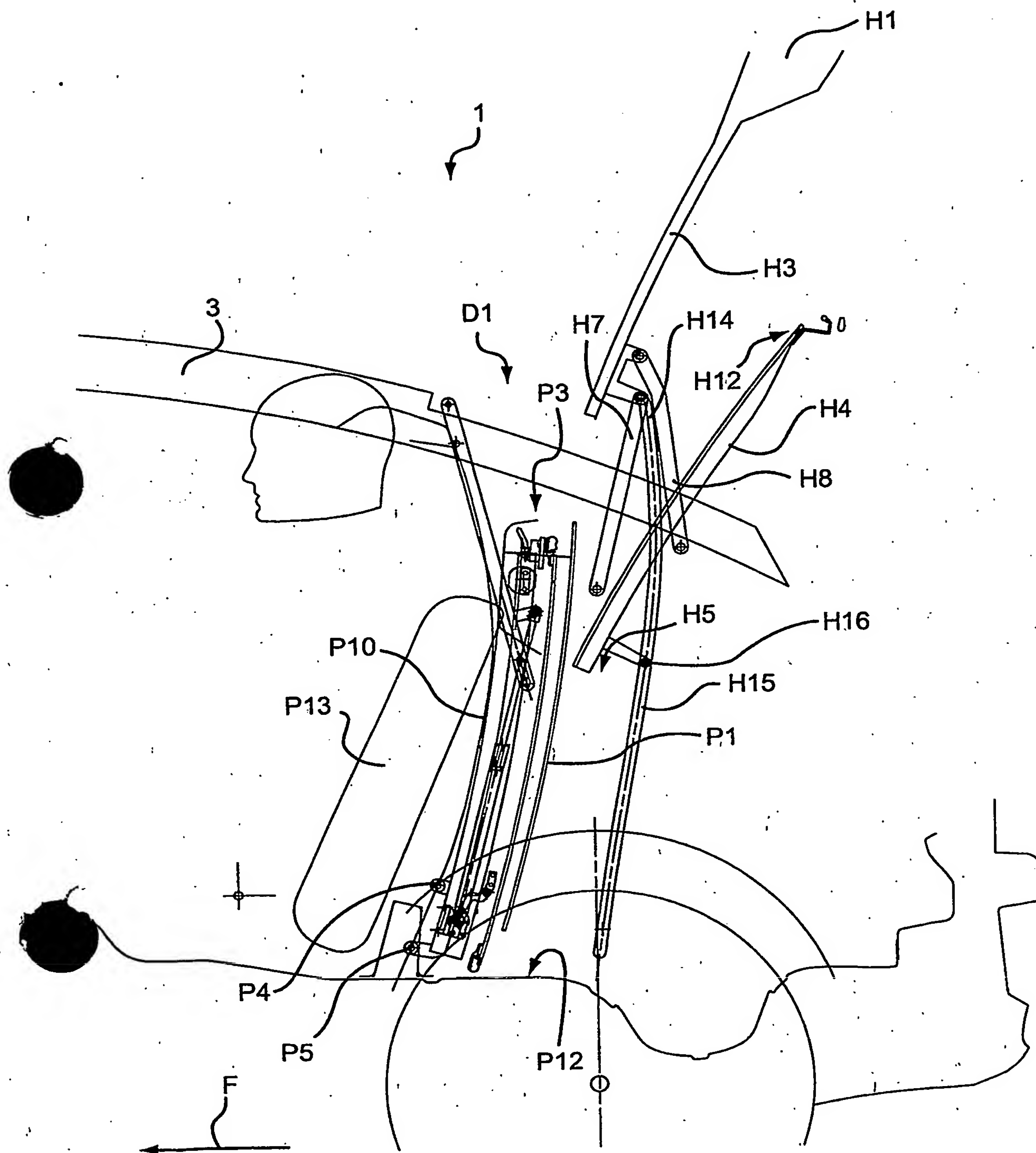


Fig. 21

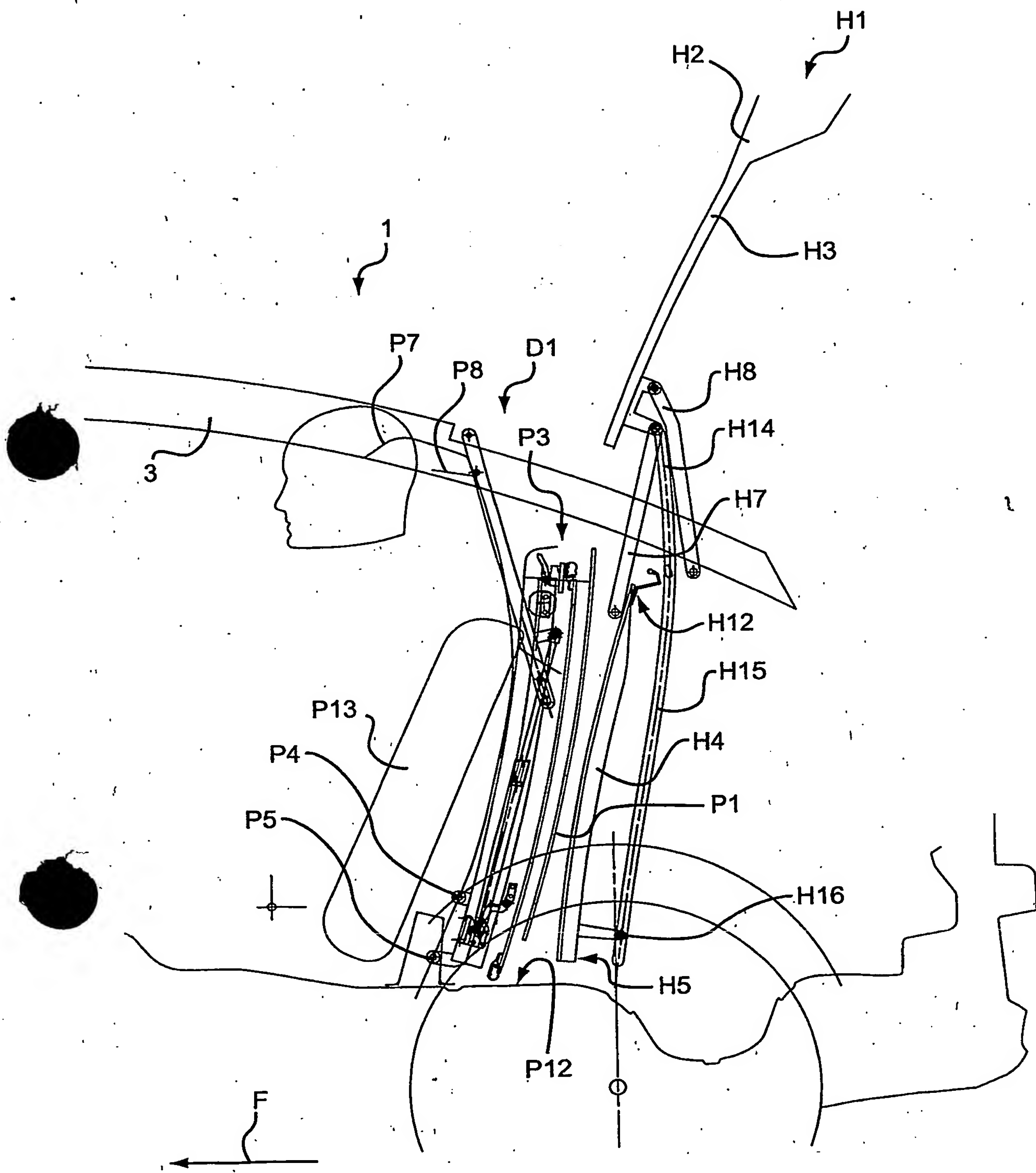


Fig. 22

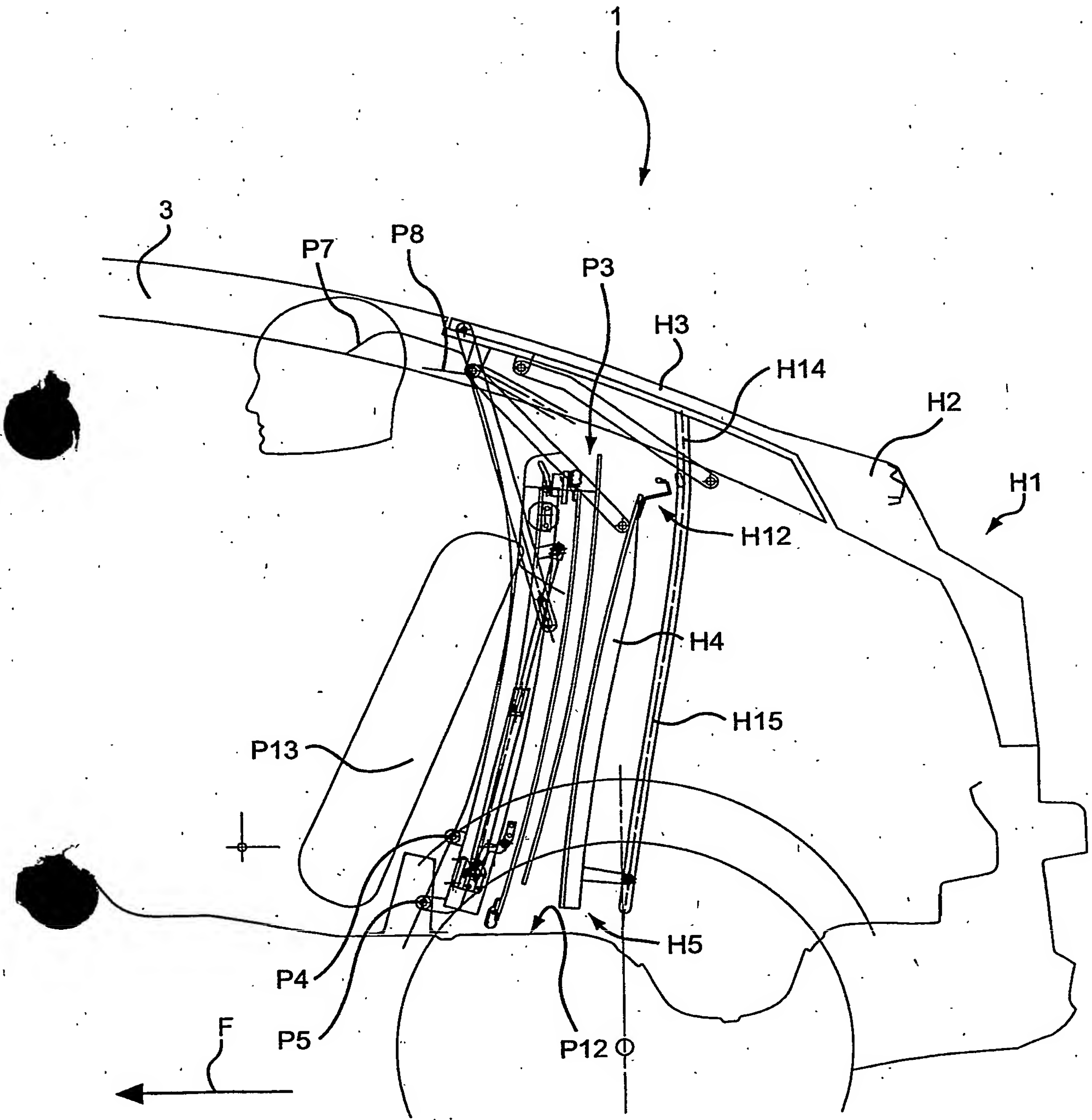


Fig. 23

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☒ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER:** \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**